Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK VI LIPIEC—GRUDZIEŃ ZESZYT 3/4

GDAŃSK 1948
INSTYTUT BAŁTYCKI

Jantar

PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK VI. ZESZYT 3/4 GDAŃSK, LIPIEC—GRUDZIEŃ 1948

TREŚĆ

REDAKCJA: REDAGUJE KOMITET

Adres Redakcji i Administracji „Jantara": Instytut Bałtycki, Gdańsk, ul. Elżbietańska 3 — Telefon 317—79 i 318—79

Prenumerata roczna „Jantara" wynosi z przesyłką zł 420,—
Cena pojedyńczego zeszytu zł 110,—, podwójnego — zł 210,—

Nakład: 1400 Form.: 61x86 Kl. pap.: Druk. drzew. satyn. kl. V. Gram. 70 g Data wyk.: 15 I. 49
Państwowe Toruńskie Zakłady Graficzne — Toruń, Rabiańska 15/17
Nr 3328 — E 484152

Jantar PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ REGIONU BAŁTYCKIEGO

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK VI. ZESZYT 3/4 GDAŃSK, LIPIEC—GRUDZIEŃ 1948

JÓZEF BOROWIK

MUZEUM MORSKIE W SZCZECINIE

Jak powstało? — Koncepcja programowa — Struktura organizacyjna

Udział Instytutu Bałtyckiego

Drobne wiadomości, dotyczące wzbogacenia zbiorów Muzeum Morskiego w Szczecinie, obiegły w ostatnim czasie całą prasę codzienną, przyczyniając się walnie do spopularyzowania instytucji, o której istnieniu do niedawna nic nie było wiadomo. Zresztą trudno nawet było coś wiedzieć chociażby z tego powodu, że do niedawna Muzeum Morskiego po prostu nie było ani w Szczecinie, ani w Polsce. Jeżeli chodzi o stronę formalną zagadnienia, to i dziś jeszcze Muzeum Morskie w Szczecinie nie stanowi instytucji samodzielnej, będąc wciąż jeszcze w stanie organizacji placówką szczecińską Instytutu Bałtyckiego, któremu Ministerstwo Żeglugi powierzyło trzy lata temu stworzenie Muzeum obejmującego tematykę morską. Muzeum dotąd nie posiada ani osobowości prawnej, ani statutu autonomicznego, nie zostało oficjalnie powołane do życia, ani otwarte w jakimś uroczystym obchodzie.

Jak więc pogodzić ten stan z wiadomościami o różnych egzotycznych okazach powiększających zbiory naukowe Muzeum, albo o dużej frekwencji zwiedzających wystawę morską, urządzoną przez Muzeum w lecie tego roku? Wiadomości te są prawdziwe: W Muzeum są czynne pracownie: modelarska, preparatorska, graficzna, które powiększają stale ilość eksponatów; w Muzeum znalazły schronienie zdeponowane zbiory Ledóchowskiego, Janikowskiego i Zaruskiego; Muzeum mieści się w jednym z najbardziej okazałych gmachów Szczecina, który został objęty przez Instytut Bałtycki trzy lata temu w stanie daleko posuniętego zniszczenia. Wiadomości te należy jeszcze uzupełnić od razu na

wstępie i tym, że opracowana przez Instytut Bałtycki koncepcja programowa przyszłego Muzeum Morskiego w Szczecinie została w zasadniczych liniach zaaprobowana przez wszystkie trzy Ministerstwa, do których piecza nad Muzeum ustawowo należy: Ministerstwo Żeglugi, Ministerstwo Oświaty i Ministerstwo Kultury i Sztuki. W najbliższym czasie należy w związku z tym oczekiwać wydzielenia Muzeum z ram organizacyjnych Instytutu Bałtyckiego i usamodzielnienia go w formie Państwowego Muzeum Morskiego i w charakterze instytutu naukowo-badawczego i dydaktycznego w ramach Ministerstwa Żeglugi.

Zadania przyjęte przez Instytut Bałtycki są już bliskie stadium końcowego, a okres prowizorium bliski zamknięcia. Toteż, jak sądzimy, nie od rzeczy będzie podsumowanie w najbardziej zwięzłej formie całości wysiłku włożonego przez zespół pracowników Instytutu Bałtyckiego w dzieło stworzenia zakładu naukowego, który szerokością programu i zakresem zadań niewątpliwie pod wielu względami przerośnie swoją instytucję macierzystą.

Przebieg dotychczasowych prac

Pierwsze nasze zetknięcie się ze sprawą Muzeum Morskiego nastąpiło podczas pracy w Misji Morskiej w Londynie na początku 1946 r., gdy wypowiedziałem się pozytywnie za powierzeniem akcji ratunkowej Instytutu Bałtyckiego w opinii, którą opracowałem na prośbę Wiceministra Żeglugi, dr. Kazimierza Petrusewicza, w związku z wnioskiem nadesłanym w styczniu tego roku przez dr. Zdzisława Raabego. Wówczas to po raz pierwszy użyłem nazwy „Muzeum Morskie w Szczecinie“, jak też wysunąłem koncepcję, żeby w przyszłym Muzeum Morskim zostały powiązane ze sobą w sposób organiczny zagadnienia: gospodarcze, techniczne i przyrodnicze, leżące u podstaw transportu morskiego i rybołówstwa.

Do sprawy tego Muzeum (pozwolę sobie tutaj na pewną dygresję natury osobistej) włączyła się znaczna doza pasji, zapału i uporu, mająca swe źródło w przeżyciach przedwojennych, kiedy w czasie zwiedzania Szczecina i górującego wspaniale nad portem gmachu muzealnego nasuwały się mimo woli projekty stworzenia podobnie atrakcyjnego obiektu na terenie polskim, mianowicie w Gdyni, na stokach Wzgórza Oksywskiego lub Kamiennej Góry. Tymczasem wojna urzeczywistniła te śmiałe projekty inaczej, niewątpliwie doskonalej! I tym właśnie tłumaczy się sentyment, z jakim autor tych uwag traktuje sprawę Muzeum Morskiego w Szczecinie.

Gdy po raz pierwszy po wojnie zwiedzałem Szczecin w maju 1946 r., gmach dawnego Muzeum Krajowego w Szczecinie został już przekazany Instytutowi Bałtyckiemu. Przedstawiał on ponury obraz, wszystkim zresztą dobrze znany, obraz zniszczenia, zaniedbania i „szabru“. Konstrukcja dachu w wyniku bombardowania i pożaru nie nadawała się do reparacji i musiała być na nowo zmontowana, mury uszkodzone i podmokłe, żadnej szyby, zewsząd spoglądało widmo zagłady.

Z bogatej zawartości Muzeum, w którym mieściły się przed wojną szeroko znane zbiory etnograficzne prof. Buschana oraz kolekcje przyrodnicze, ilustrujące fizjografię Pomorza Zachodniego (poza tym znajdowały się liczne kolekcje ogólnoprzyrodnicze z zakresu zoologii, botaniki i paleontologii), zastaliśmy tylko szczątki. Wszystko uległo bądź zniszczeniu w okresie operacji wojennych, bądź rabunkowi w trudnym pierwszym okresie formowania się nowych władz. W Muzeum stały tylko żelazne szkielety szaf muzealnych, strzępy gablotek oraz gdzieniegdzie ciężkie i mniej nęcące poszukiwaczy skarbu obiekty, np. okazałe skamieliny lub wypchane okazy foki, kormorana itp. Dowiedzieliśmy się potem, że drobna ilość zbiorów z etnologii porównawczej oraz materialnej kultury ludowej Pomorza została zabezpieczona przez władze i znajduje się obecnie w Muzeum Pomorza Zachodniego.

POTRÓJNE ZADANIE. Trzy rozległe, trudne i odpowiedzialne zadania przyjął na siebie Instytut Bałtycki, odbierając zlecenie Ministerstwa Żeglugi:

1. uratowanie od zagłady i odbudowę dużego gmachu muzealnego, jednego z największych w Polsce,

2. stworzenie zrębów organizacyjnych nowej instytucji, a więc nie tylko podanie schematu organizacyjnego, ale i zmontowanie aparatu wykonawczego, kadr wykwalifikowanych pracowników, wreszcie puszczenie całości w ruch, oraz

3. zakreślenie przekonywającej koncepcji programowej, jak też realnego planu wypełnienia tej koncepcji treścią.

Ten trzeci dział pracy, wymagający zdolności improwizacyjnych, niewątpliwej intuicji oraz dużego zgrania się zespołu, był najtrudniejszą częścią zadania. Jak z dalszego sprawozdania wynika, może Instytut Bałtycki poszczycić się tym, że wywiązał się z poleconych mu zadań we wszystkich trzech dziedzinach. Ponad wszelkie spodziewanie i mimo największych trudności, właśnie pierwszy i trzeci dział zadań, najbardziej skomplikowane, święcą w pokonaniu przeszkód największe triumfy.

Ratowanie gmachu. W latach 1946 i 1947 sprawa Muzeum była dla nas stosunkowo prosta, ponieważ chodziło przede wszystkim o doprowadzenie zniszczonego budynku do stanu użyteczności oraz o zabezpieczenie ocalałych zbiorów muzealnych. Ale obok tych zadań, które przyjął na siebie Instytut Bałtycki, zastanawiano się jednocześnie nad koncepcją programową i organizacyjną przyszłego Muzeum Morskiego, jako wielkiej samodzielnej, tylko luźno z Instytutem Bałtyckim związanej instytucji naukowej i dydaktycznej, ożywiającej ruch umysłowy i kulturalny zarówno Szczecina jak całego Pomorza Zachodniego.

Pierwsze zadanie zostało już przez Instytut Bałtycki w całości spełnione: uratowano budynek od grożącej mu zagłady, doprowadzono wypalony i zniszczony gmach do stanu użytkowania; w najbliższej przyszłości zakończone zostaną instalacje ogrzewania centralnego i oświetlenia elektrycznego; wreszcie zostaną przeprowadzone niezbędne adaptacje pracowni naukowych, magazynów oraz sal wystawowych.

Był to w sumie niemały wysiłek organizacyjny, techniczny i finansowy. Owocem tej pracy jest gotowy do wszechstronnego użytku duży gmach muzealny. Jest to jeden z największych gmachów publicznych w Szczecinie i jedno z większych zabudowań muzealnych w Polsce [1]. Ogólna suma kredytów z Ministerstwa Odbudowy, Ministerstwa Żeglugi oraz Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zainwestowanych w latach 1946—48 w odbudowę gmachu, wyniosła ponad 10 milionów złotych.

Gromadzenie zbiorów. Obok odbudowy prowadzono w Instytucie Bałtyckim od samego początku starania o zdobycie zbiorów. Kolejni kierownicy techniczni biura Muzeum w Szczecinie oraz kierownik wydziału ogólnego Instytutu w Gdańsku zwracali się do wszystkich instytucyj i osób, domniemanych posiadaczy modeli, książek lub innych zbiorów, z propozycją zdeponowania ich w Muzeum. Prowadzono długie pertraktacje z sukcesorami zbiorów Ledóchowskiego, Janikowskiego i Zaruskiego; zwracano się do muzeów o przekazanie dubletów lub o wymianę dubletów; uzyskano szereg eksponatów (mechanizmy okrętów, kotwice, śruby, stery, łańcuchy itp.) demontując je z wraków; nawiązano wreszcie łączność ze statkami połowów dalekomorskich, instalując na nich tzw. „trumny“, dzięki czemu dostarczono dla Muzeum ciekawe okazy fauny Bałtyku i Morza Północnego.

1 Szerokość fasady ca. 100 m, głębokość bloku 50 m, wysokość 15 m. Kubatura ogólna 75.000 m^3. Powierzchnia użyteczna podłóg sal — ca 3.000 m^2

Wychodziliśmy z założenia, że oblicze przyszłego Muzeum będzie podyktowane szeregiem przesłanek, wśród których równie ważne są trafne założenia programowe, jak też faktyczna możliwość realizacji tych założeń, uzależniona w dużym stopniu od już posiadanych zbiorów i środków na ich uzupełnienie.

Tego rodzaju realistyczne podejście do przyszłego programu i zadań Muzeum nakazywało czynić w całej Polsce poszukiwania eksponatów muzealnych z dziedzin. które niespornie ma obejmować przyszłe Muzeum Morskie, oraz gromadzić te eksponaty w Szczecinie. W ślad za tym, obok aparatu technicznego, zajmującego się odbudową samego gmachu i planem jego adaptacji, została stworzona pracownia modelarska, zajmująca się reparacją, renowacją i rekonstrukcją uszkodzonych obiektów oraz wykonywaniem nowych modeli. W tej pracy położono od początku szczególny nacisk na zgromadzenie eksponatów ilustrujących aktualny stan transportu morskiego i rybołówstwa morskiego. W drugiej kolejności powołano do życia pracownię przyrodniczą i zajęto się gromadzeniem serii okazów, prezentujących faunę morską i przybrzeżną. Będziemy wkrótce w posiadaniu kolekcji ryb morskich oraz ptaków przelotnych, jak też materiałów dla zilustrowania zespołów ekologicznych.

Ambicją zespołu pracowników Muzeum Morskiego pod kierownictwem p Kapaona było urządzenie jeszcze w lecie 1948 r. ekspozycji dotychczasowych zbiorów, posegregowanych według treści i ujętych w kilka zasadniczych grup, słabo jeszcze ze sobą powiązanych. ale reprezentujących wynik rzetelnej pracy, dokonanej w warunkach najtrudniejszych, niemal polowych, bez dachu nad głową! Są to kolekcje modeli różnych statków, aparatura nawigacyjna, modele portów, narzędzia rybołówstwa, zaczątek kolekcji ichtiologicznej i ornitologicznej oraz nieco eksponatów ilustrujących szkolnictwo i kulturę morską.

Wszystko to razem nie ma żadnej pretensji do prawdziwej wystawy morskiej, niemniej jednak zaznajomienie się nawet z tymi zbiorami może być pożyteczne dla licznych wycieczek z kraju, łaknących bliższego wejrzenia w niektóre szczegóły gospodarki morskiej (np. konstrukcji statku), albo obejrzenia z bliska narzędzi rybackich, zaznajomienia się z ważniejszymi gatunkami ryb i ptactwa morskiego. Duży wysiłek kładzie się w to. żeby opisy i objaśnienia poszczególnych eksponatów były ścisłe, jasne, oraz by miały walor dydaktyczny. Na Święto Morza (29 czerwca 1948 r.) dostęp do sal parterowych Muzeum Morskiego został otwarty, a dolna kondygnacja gmachu wypełniona zgromadzonymi i zmontowanymi kolekcjami. Pod względem te-

matowym zbiory te należą do różnych działów Muzeum. Frekwencja zwiedzających wystawę przekroczyła wszelkie oczekiwania, w ciągu bowiem trzech pierwszych miesięcy po otwarciu zwiedziło ją niemal 20 tys. osób: w lipcu — 4.251, w sierpniu — 8.902, we wrześniu — 6.514 osób.

Niektóre okazy ze zbiorów Muzeum wypożyczono na Wystawę Ziem Odzyskanych we Wrocławiu. Były to mianowicie: model statku „Polonia“, modele „Zawiszy Czarnego“, „Daru Pomorza“ i statku towarowego, poza tym oryginalna łódź prasłowiańska tzw. „dłubanka“.

Dla ogólnego zorientowania się w zakresie finansowego udziału Instytutu Bałtyckiego w dziele organizowania Muzeum i gromadzenia jego zbiorów, przytaczamy następujące suche, a jednak wymowne cyfry: w r. 1946 wydatkowano na ten cel ogółem 735.589 zł, w r. 1947 — 1.515.773 zł, w r. 1948 w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy — 3.625.775 zł. W r. 1948, dzięki dotacji z kredytów inwestycyjnych, przeznaczono dodatkowo 1.800.000 zł na wykonanie eksponatów, jak modele okrętów, mapy plastyczne wybrzeża i trzech głównych portów.

K a d r y. Obraz prac wstępnych i wysiłków całego zespołu naukowego Instytutu Bałtyckiego nie byłby pełny, gdyby pominąć milczeniem trudności wynikające z braku odpowiednio przygotowanego personelu dla prac organizacyjnych i technicznych w Muzeum. Obecnie zespół pracowników naukowych i naukowo-technicznych posiada w swym składzie specjalistów z zakresu transportu morskiego, biologii morza, etnografii i etnologii, geografii i oceanografii, poza tym modelarza okrętowego, preparatora zoologicznego, grafika, stolarza i mechanika.

Obok tych wszystkich prac, których znaczenia dla dalszego rozwoju Muzeum nie ma potrzeby specjalnie podkreślać, a które były dokonywane w warunkach szczególnie niepomyślnych, obok tego przezwyciężenia trudności i przekonywania wszystkich drogą stanowienia faktów w zakresie odbudowy gmachu i gromadzenia zbiorów, prowadzono intensywną pracę w komórkach naukowych Instytutu Bałtyckiego nad konstrukcją całego programu, zarówno stwarzającego mocne podstawy naukowe, jak zarysowującego ambitne perspektywy rozwojowe

K o n c e p c j a p r o g r a m o w a. Dalsze uwagi poświęcone będą uzasadnieniu koncepcji programowej Muzeum Morskiego. Koncepcja ta została przez nas wypośrodkowana zarówno z dotychczasowego doświadczenia w organizacji muzeów morskich w różnych krajach, jak też z postulatów, które wysuwa nasza

rzeczywistość pod adresem Muzeum Morskiego, jako placówki naukowej oraz jako szkoły poglądowej mającej ugruntować i szerzyć uświadomienie morskie. Rozważmy bliżej te dwa zasadnicze i najpilniejsze zadania Muzeum Morskiego: badawcze i dydaktyczne. Wydaje się celowe poprzedzić te rozważania przeglądem doświadczeń zagranicznych w dziedzinie organizacji muzeów morskich, które znane mi są z autopsji.

Cztery typy muzeów morskich

Studia zagraniczne. Przed wojną poznałem przeszło 20 muzeów europejskich, zawierających zbiory przyrodnicze, geograficzne i gospodarcze z dziedziny zagadnień morskich. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności dane mi było w latach powojennych znajomość większości tych muzeów odnowić, pogłębić i rozszerzyć w związku z wyjazdami w składzie delegacji polskich na konferencje międzynarodowe w Moskwie, Sztokholmie, Kopenhadze, Amsterdamie, Paryżu, Rzymie i Londynie.[1]

Dla przeprowadzenia dokładniejszych studiów w muzeach morskich, Instytut Bałtycki, korzystając z pomocy Ministerstwa Żeglugi, wydelegował ostatnio na 2-miesięczne studia do Amsterdamu, Antwerpii, Paryża i Monaco wybitnego oceanografa, dr. Kazimierza Demela, któremu też powierzył opracowanie obszernej instrukcji dla pracowników naukowych Muzeum Morskiego w Szczecinie. Wobec ubóstwa literatury w tej dziedzinie, również i w językach obcych, tego rodzaju podejście do sprawy organizacji nowego muzeum wydawało się wskazane.

Nazwa i Treść. Z nazwą Muzeum Morskiego bardzo często kojarzy się pojęcie muzeum przyrodniczego, poświęconego faunie morskiej, metodom badania mórz, zobrazowaniu głębin morskich i raf koralowych, jednym słowem — pojęcie muzeum poświęconego oceanologii teoretycznej i stosowanej, na wzór szeroko znanego Muzeum Oceanograficznego w Monaco. Muzeum to, związane ściśle z pracami Instytutu Oceanograficznego, w szczególności z wyprawami naukowymi mającymi za główny, a czasem jedyny cel poznanie życia mórz oraz warunków chemicznych i fizycznych środowiska morskiego,

---

[1] Są to następujące instytucje zawierające zbiory oceanograficzne, rybackie i transportu morskiego: Instytut Naukowo-Badawczy w Moskwie, muzea historyczne marynarki handlowej i wojennej w Sztokholmie, muzeum żeglugi morskiej w Göteborgu, akwarium morskie i stara wystawa oceanograficzna w Kopenhadze, muzea kolonialno-geograficzne i żeglugi morskiej w Amsterdamie (największe w Europie), muzea oceanograficzne, kolonialne, marynarki handlowej i antropologiczno-geograficzne w Paryżu, muzea historii naturalnej i kolonialne w Rzymie oraz muzea historyczno-morskie i wiedzy ścisłej (Dział Żeglugi) w Londynie.

zgromadziło wyjątkowo bogate materiały, ilustrujące badania oceanologiczne oraz obfite kolekcje fauny ze wszystkich mórz. Obok tego Muzeum w Monaco posiadało możność wszechstronnego zilustrowania rozwoju żeglugi i rybołówstwa.

Nie znam osobiście innych muzeów morskich, które by bogactwem zbiorów przyrodniczych zbliżały się w takim stopniu do muzeów zoologicznych, jak Muzeum Oceanograficzne w Monaco. Powszechne łączenie zbiorów przyrodniczych z pojęciem Muzeum Morskiego wynika, zdaje się, nie tyle z szerokiej znajomości wśród przyrodników Muzeum w Monaco, ile z rozpowszechnienia w ostatnich pięćdziesięciu latach akwariów morskich, szczególnie pociągających dla publiczności zwiedzającej miasta portowe i stołeczne. Akwaria te stały się nieodłączną częścią składową ogrodów zoologicznych i ogromnie spopularyzowały oceanografię, ichtiologię i rybactwo morskie w szerokich warstwach społecznych.

Należy jednak wyraźnie stwierdzić, że zbiory przyrodnicze, nawet morskie, nie stanowią, naszym zdaniem, ani synonimu Muzeum Morskiego, ani nawet najbardziej istotnej części składowej Muzeum Morskiego.

Właśnie najbardziej rozpowszechniony i najbardziej wyraźny typ Muzeum Morskiego, o którym będziemy mówić na końcu naszego przeglądu typów muzeów, nie posiada wcale rozbudowanego działu przyrodniczego. Również dwa inne typy muzeów morskich, mianowicie muzea geograficzno-gospodarczo-morskie oraz etnograficzno-kolonialne, nie posiadają na ogół tendencyj do prezentowania zbiorów przyrodniczych, szczególnie zaś fauny morskiej oraz aparatury oceanograficznej. Są to jednak niewątpliwie „muzea morskie" w najlepszym tego słowa znaczeniu; obcowanie z morzem, pokonywanie żywiołu morskiego, znajomość krajów zamorskich — oto są zasadnicze tematy tych zbiorów.

Jeżeli chodzi o rozpowszechniony typ muzeum historyczno-morskiego, znam dobrze z autopsji trzy tego rodzaju muzea: 1. angielskie — w słynnym z racji pierwszego południka Greenwich pod Londynem, 2. holenderskie — w Amsterdamie, oraz 3. najnowsze szwedzkie — w Sztokholmie. Wszystkie te muzea i, zdaje się, wszystkie muzea tego typu powstały w wyniku niezamierzonego z góry nagromadzenia bardzo dużej ilości zbiorów-pamiątek, w wyniku parowiekowego rozwoju floty narodowej, a przede wszystkim marynarki wojennej. Obok pamiątek po sławnych odkrywcach, wielkich żeglarzach, narodowych bohaterach z walk i zwycięstw morskich, znajdują się w tych

muzeach bogate materiały ilustrujące konstrukcję żaglowców i parowców. Wszystko to powiązane jest obrazami marynistycznymi, batalistycznymi i portretami doskonałych malarzy współczesnych szkół. Muzeum Morskie w Greenwich wydaje się bardziej galerią obrazów marynistycznych, związanych tematycznie z dziejami floty angielskiej, niż — ściśle mówiąc — muzeum historycznym żeglugi morskiej.

Najnowsze muzeum tego typu, otwarte w czasie wojny, muzeum historyczne marynarki wojennej i handlowej w Sztokholmie *(SJÖHISTORISKA MUSEET)* z góry dostosowało plany swego ładnego gmachu do zgromadzonych w lamusach i posegregowanych zbiorów.

Innym typem muzeum morskiego, w którym brakuje składników zbiorów przyrodniczych, a który jednocześnie bardzo wyraźnie różni się od muzeum historyczno-morskiego, jest muzeum typu kolonialno-etnologicznego. Prawzorem tego rodzaju muzeów jest wspaniałe muzeum Instytutu Kolonialnego w Amsterdamie. Wzorowane są na nim muzea kolonialne w Paryżu i Rzymie. Problem surowców kolonialnych jest tu głównym tematem, lecz obok technologii surowców szeroko są potraktowane zarówno geografia jak ogólne sprawy gospodarcze terenów kolonialnych i, naturalnie, bardzo silny akcent położono również na zobrazowanie kultury materialnej oraz obrzędowości ludów podbitych.

Ten ostatni składnik muzeów morskich typu kolonialnego, tzn. zbiory z etnologii porównawczej i antropogeografii, może być pomyślany niezależnie od powiązań z surowcami i dominacji politycznej państw eksploatujących ludy kolorowe. Może on być pomyślany jako zbiór porównawczo-etnograficzny kultur ludów prymitywnych, niedorozwiniętych gospodarczo, a zamieszkujących różne wybrzeża, a więc reprezentujących kulturę morską.

Tego rodzaju podejście porównawczo-naukowe do zagadnień etnografii ogólnej i antropologii całego świata znajdujemy w Muzeum Człowieka w Paryżu. W tym samym Palais de Chaillot, obok Muzeum Człowieka, tylko w innym skrzydle, mieści się Muzeum Marynarki Handlowej. Można łatwo stwierdzić, że wielu zwiedzających, po zapoznaniu się ze zbiorami jednego muzeum, kieruje swe kroki przez sąsiednie wejście do drugiego muzeum. Osobiście, zwiedzając rok temu oba muzea, nabrałem przekonania, że pomysł umieszczenia obok siebie tych muzeów jest doskonały oraz że można je powiązać ze sobą bardziej organicznie bez większego trudu a z dużą korzyścią dla wszechstronnego zilustrowania tej samej idei — „człowiek w świecie".

Najbardziej „morski" wydaje mi się typ muzeów poświęconych w pierwszym rzędzie zagadnieniom transportu morskiego, handlu światowego i rybołówstwa, w ujęciu nie tyle historycznym, ile w przekroju aktualnym, z podejściem techniczno-geograficznym.

Najwyrazistszym przedstawicielem tego typu Muzeum Morskiego było przed wojną *Museum für Meereskunde* w Berlinie, stworzone przez prof. Pencka. Było ono składową częścią Instytutu dla Zagadnień Morskich Uniwersytetu Berlińskiego. Zadaniem Muzeum — jak twierdził jego statut — było szerzenie w narodzie niemieckim świadomości co do politycznego i gospodarczego znaczenia spraw morskich. Zgromadzono duży i umiejętnie opracowany zbiór modeli i materiałów, plastycznie ilustrujących poszczególne składniki techniczne gospodarstwa morskiego, jak też rolę żeglugi, rybołówstwa i handlu morskiego w ogólnym gospodarstwie światowym. Muzeum było jednocześnie warsztatem naukowym, kuźnią idei morskiej w Niemczech i dużym zakładem dydaktycznym, organizującym wykłady publiczne na różne tematy morskie.

Podobne do muzeum berlińskiego jest szwedzkie Muzeum Żeglugi Morskiej w Göteborgu, powiązane organizacyjnie z Instytutem Geograficznym Uniwersytetu. Oba muzea posiadają dosyć obszerny dział oceanologii teoretycznej i stosowanej, poświęcają też dużo uwagi zjawiskom kulturalnym w odniesieniu do rybaków i marynarzy. Mają również działy historyczne, umiejętnie i z umiarem ilustrujące rozwój komunikacji morskiej na tle historii cywilizacji.

Jedną ze szczególnie atrakcyjnych cech muzeum göteborskiego *(SJÖFARTSMUSEET)* jest samo położenie gmachu i jego najbliższe otoczenie. Okazały gmach muzeum, zaprojektowany już po pierwszej wojnie światowej, zbudowano w najbardziej ruchliwej części portu na wysokim brzegu. Z okien sal muzealnych widzi się nieustanny ruch portowy i stacjonujące w tym miejscu statki w ruchu oceanicznym, a na drugim planie — umieszczone na przeciwnym brzegu stocznie okrętowe; tuż obok na dole — mrowisko portu rybackiego i po prostu las masztów kutrowych. Blok budynku muzealnego, utrzymany w prostych i szlachetnych liniach, jest jakby wsparty przez monumentalną kolumnę, w liniach naśladującą latarnię morską, z uwidocznioną postacią niewieścią z jakiejś Sagi.

Dążeniem dotychczasowego kierownictwa Muzeum Morskiego w Szczecinie było uwzględnienie w projektach programu i organizacji w największym stopniu doświadczeń tych dwóch mu-

zeów morskich: berlińskiego i goteborskiego. Obok tego zdawaliśmy sobie sprawę, że postulaty wysuwane przez wymagania naszej rzeczywistości zmuszają do uwzględnienia, obok tematów aktualnych z dziedziny transportu morskiego, handlu drogą morską i rybołówstwa, również dwóch innych aspektów zagadnienia morskiego, mianowicie humanistycznego oraz przyrodniczego.

Zadania

Ale takie czy inne ustalenie zakresu nie wyczerpuje pojęcia muzeum morskiego. Konieczne jest jeszcze bardzo wyraźne ustalenie jego zadań, tym bardziej, że ogólne nasze pojęcia pod tym względem znajdują się dotąd w stadium krystalizacji i, jak stwierdzają wybitni specjaliści, pojęcia te nie przeniknęły jeszcze do ogólnej świadomości [1]. Dla uniknięcia nieporozumień warto jest stwierdzić, że nowoczesne pojęcie muzeum, jego treści naukowej i jego zadań publicznych przeszło w ciągu niecałego wieku poważną ewolucję. Wraz z powstawaniem w połowie XIX w. licznych muzeów, jako instytucyj publicznych i nawet narodowych, akcentowano przy określaniu nowego charakteru zbiorów muzealnych naukowe cechy ich ścisłego oznaczenia i usystematyzowania oraz szerokie udostępnienie; było to jakby wstępne stadium nowoczesnego i naukowego pojmowania treści i zadań muzeum.

Dalsza ewolucja pojęcia polegała na powiązaniu muzeum z pojęciem instytucji naukowo-badawczej, zajmującej się w pierwszym rzędzie poszukiwaniami naukowymi w dziedzinach objętych zgromadzonymi i wciąż przybywającymi zbiorami. Udostępnienie nie opracowanych naukowo licznych zbiorów nie miało celu, w związku z czym zaznaczała się niejednokrotnie duża dysproporcja między zbiorami przeznaczonymi do udostępnienia a tymi, które stanowić miały przedmiot zabiegów badawczych; znaczną a nieraz nawet przeważającą uwagę poświęcano pracy badawczej z wyraźnym upośledzeniem zbiorów wystawowych. Dzisiejszy pogląd na muzeum jest wynikiem przezwyciężenia tej sprzeczności rozwojowej i stanowi wyraz niewątpliwego postępu: *Muzeum* w pojęciu najbardziej nowoczesnym *jest narzędziem naukowym upowszechniania wiedzy i kultury*, potężnym *warsztatem dydaktycznym*, oddziaływającym na najszersze warstwy społeczne, którym muzeum pozwala uświadomić istotę otaczającego świata, pogłębić wiedzę co do rozwoju stosunków gospodarczych i technicznych, wyrobić ocenę rzeczy

[1] Sir Frederic George *Kenyon*, Dyrektor British Museum oraz Roy Waldo *Miner*, oceanograf Amerykańskiego Muzeum Historii Naturalnej w artykułach o muzeum w „Encyclopaedia Britanica" (XV i XVI wydania).

trwałych i doskonałych, wykształcić zmysł piękna i ładu, odsłonić tajemnice, rozszerzyć horyzonty i oprócz tego wszystkiego dostarczyć szlachetnej rozrywki i urozmaicenia. Wszystko to razem wzbogaca życie umysłowe i podnosi poziom kultury społeczeństwa.

Tak zakreślone zadania muzeum są szczególnie ważne przy kształtowaniu pojęcia Muzeum Morskiego i to z trzech względów. Po pierwsze, dziedzina stosunków gospodarczo-morskich wymaga w Polsce szczególnie troskliwych zabiegów w kierunku upowszechnienia wiedzy i wyrobienia w społeczeństwie „światopoglądu morskiego". Stąd płynie jako główne wskazanie rozbudowa aparatu dydaktycznego i udoskonalenie metod upowszechnienia wiedzy i kultury morskiej.

Po drugie, nie posiadając przeszłości gospodarczo-morskiej i zaczynając budowę gospodarstwa morskiego od zrębów, jesteśmy pozbawieni niemal całkowicie przedmiotów, które by mogły stanowić wyposażenie Muzeum Morskiego. Wszystko od początku do końca musi być przez nas stworzone: nie tylko ogólny plan i program wykonawczy, ale każdy punkt tego programu w szczególności. Już to jedno zasłania potrzeby muzealno-badawcze pilnymi potrzebami konstrukcyjno-technicznymi. Stąd też płynie duże znaczenie praktyczne jasnej koncepcji ogólnej, trafnego planu, ustalenia właściwego stosunku między zasadniczym członem gospodarczym, a pomocniczymi przyrodniczymi i humanistycznymi.

I trzeci wzgląd: Organizacja Muzeum Morskiego powstaje wówczas, gdy zadania badawcze w różnych dziedzinach wiedzy o stosunkach gospodarczo-morskich są stosunkowo daleko zaawansowane. Posiadamy przeszło 25 lat tradycji pracy naukowej Morskiego Laboratorium Rybackiego w dziedzinie rybactwa i biologii morza; posiadamy zorganizowany aparat Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego i duży jego dorobek w dziedzinie klimatologii i hydrografii; mamy badawcze placówki w dziedzinie zagadnień gospodarczo-morskich w postaci Instytutu Bałtyckiego i Morskiego Instytutu Rybackiego. Nie inaczej zresztą przedstawia się sytuacja w krajach o ustalonej tradycji morskiej, w krajach posiadających bardzo bogate zbiory modeli technicznych i liczne dokumenty rozwoju poszczególnych faz żeglugi, transportu i handlu morskiego. Również i tam muzea morskie, z bardzo drobnymi wyjątkami, nie są zakładami badawczymi; nawet w tych wypadkach, gdy spotykamy się, jak np. w londyńskim Science Museum albo w muzeum oceanograficznym w Monaco, z pracowniami naukowymi, poświęconymi

w pierwszym wypadku dziejom żeglugi, a w drugim — biologii morza i oceanografii fizycznej, wszędzie góruje zasada traktowania muzeum jako dużego i doskonałego narzędzia naukowo-dydaktycznego.

Odpowiednio do tak skonstruowanych pojęć co do treści i zadań Muzeum Morskiego zarysowana została przez nas koncepcja Muzeum w Szczecinie.

Jest to koncepcja muzeum dydaktycznego, mającego się stać instrumentem naukowym upowszechnienia wiedzy o narodowym gospodarstwie morskim i o wpływie morza na stosunki ludzkie ze szczególnym uwzględnieniem stosunków bałtyckich oraz stosunków na polskim wybrzeżu Bałtku.

Nasza koncepcja Muzeum Morskiego w Szczecinie

Żeby odpowiedzieć postulatowi szerzenia uświadomienia powszechnego co do znaczenia spraw morskich w gospodarstwie narodowym i światowym, wydaje się konieczne postawić na pierwszym miejscu przedstawienie zagadnień żeglugi, portów, handlu morskiego oraz rybołówstwa w przekroju aktualnym i w ujęciu jak najbardziej realistycznym i namacalnym. Gmach Muzeum Morskiego w Szczecinie stwarza pod tym względem warunki szczególnie pomyślne, w niczym nie ustępujące muzeum w Gōteborgu, mimo że nie był projektowany i budowany jako Muzeum Morskie. Ale niektóre braki w układzie wewnętrznym sal, szczególnie ich rozrzutność pod względem odległości i kubatury, są wynagradzane wyjątkowo korzystnym położeniem Muzeum na Wałach Chrobrego, skąd się otwiera szeroka panorama na port, miasto portowe i rozległe okolice.

Za centralne zagadnienie morskie uznajemy stosunki nasze ze światem i ujmujemy je w pierwszym rzędzie jako zagadnienie transportu morskiego, służącego wymianie towarowej ze światem drogą, którą zmierzamy do zdobycia niezbędnych dla naszej produkcji surowców oraz narzędzi wytwórczości. Podejście do tego tematu musi być dwoiste: gospodarczo-techniczne oraz geograficzno-gospodarcze. Jedno i drugie powinno przybliżyć do nas, ułatwić poznanie dalekich krajów oraz roli żeglugi nowoczesnej i lotnictwa w pokonywaniu trudności, które stwarza odległość i żywioły.

W ten sposób za punkt wyjścia i podstawę rozumowania w zarysowywaniu zadań i układaniu programu przyjęliśmy prio-

rytet niewątpliwy tematyki gospodarczej i technicznej, krótko mówiąc — zagadnienia nowoczesnej eksploatacji gospodarstwa morskiego, jak transport, wymiana towarowa zamorska i rybołówstwo w przekroju aktualnym.

Zdajemy sobie jednak sprawę z tego, że takie podejście jeszcze nie wyczerpuje zagadnienia morskiego i nie zaspakaja wszystkich postulatów dydaktycznych i wychowawczych w dziedzinie szerokiego uświadomienia roli morza w całokształcie spraw ludzkich.

Warunki lokalowe nie tylko pozwalają, ale i zachęcają do rozwiązania w ramach Muzeum Morskiego również dalszych doniosłych zadań, wyłaniających się z dwóch innych aspektów: humanistycznego i przyrodniczego.

Aspekt przyrodniczy Muzeum Morskiego jest tak jasny, a świadomość potrzeb w tej dziedzinie tak rozpowszechniona, że obawiać się można jedynie przerostu zadań programowych i nacisku postulatów, przekraczających faktyczne możliwości nasze, przerostu naruszającego harmonijny stosunek tego działu do podstawowych zadań Muzeum. Wobec większej kompetencji w tej dziedzinie innych znawców muzeów morskich, w pierwszym rzędzie opiekuna działu przyrodniczego Muzeum w Szczecinie i jego inicjatora w osobie dr. Zdzisława Raabego, nie będziemy przesądzać układu tematycznego tego działu. Ograniczymy się jedynie do postulatu, że poszczególne komórki tego działu muszą być planowo dostosowane do całości zadań Muzeum i bardzo ściśle zgrane z tematyką dwóch innych działów oraz z ideą przewodnią całego Muzeum, którą wyrazimy niżej jako „ideę trzech kręgów".

W ten sam sposób może być też ujęty dział humanistyczny Muzeum Morskiego, obejmujący dwa zasadnicze kierunki: historyczny i etnograficzny, posiadające szczególne znaczenie ze względu na siedzibę Muzeum w Szczecinie jako stolicy Pomorza Zachodniego.

Muzeum Morskie, rzecz jasna, nie spełniało by swego zadania, gdyby nie zaznajamiało z rozwojem historycznym żeglugi oraz nie dało przeglądu naszych wysiłków stworzenia floty w przeszłości. Obraz rzeczywistości dzisiejszej w dziedzinie floty handlowej, budowy statków, handlu morskiego i rybołówstwa byłby wyraźnie jednostronnie technokratyczny i poniekąd martwy, jeżeli nie poświęciło by się należnej uwagi człowiekowi, jego kulturze materialnej i duchowej. Z tym więc łączą się zupełnie jasne postulaty przedstawienia w dziale historycznym przeszłości Słowian zachodnich nad Bałtykiem, a w dziale etno-

graficznym — obrazu kultury materialnej dawnej ludności tego rejonu, jak też obrazu porównawczego kultur ludowych różnych krajów nadmorskich. Dział ogólno-etnologiczny i z tego względu wydaje się ważnym członem części humanistycznej Muzeum Morskiego, że tego rodzaju zbiory należą już do tradycji muzealnictwa w miastach portowych, w szczególności zaś do zdrowej tradycji Muzeum Szczecińskiego.

Koncepcja nasza trójczłonowego Muzeum Morskiego, zachowującego wyraźną równowagę między członem transportowo-handlowym o podejściu geograficzno-gospodarczo-technicznym, a dwoma innymi zasadniczymi działami: przyrodniczym i humanistycznym, nie jest ani zanadto rewolucyjna, ani zanadto eklektyczna. Oryginalny może jest postulat, żeby te trzy człony posiadały daleko posuniętą samodzielność, autonomiczność naukową, naturalnie w ramach uzgodnionego programu zasadniczego oraz w ramach jednolitej i scalonej techniki wykonawczej, jeżeli chodzi o część wystawową Muzeum oraz o metody dydaktyczne pracy na zewnątrz pracowni naukowych. Warunki techniczne stwarzają wprost idealną możliwość rozgraniczenia przestrzennego tych trzech członów, gmach bowiem składa się też z trzech powiązanych ogólną konstrukcją członów — dwóch skrzydeł, które posiadają osobne klatki schodowe, osobne sale wystawowe i własne pracownie naukowe, oraz części największej, centralnej, z główną klatką schodową, hallem i ogromną salą odczytową na blisko 1.000 osób.

Potrzeby rozwojowe głównego członu Muzeum, działu komunikacyjno-handlowego, nie będą przez długie lata krępowane, jeżeli każde ze skrzydeł zostanie poświęcone działom: humanistycznemu i przyrodniczemu, potraktowanym jako rozległe, samodzielne działy pracy naukowej i dydaktycznej, uzgodnione ze sobą w podstawowym programie i w praktyce dnia codziennego.

Zdaję sobie sprawę z trudności zadań naczelnego kierownictwa w tego rodzaju autonomicznym układzie składowych części Muzeum. Być może, że ani wspólny cel, ani autorytet wspólnego naczelnego dyrektora nie wystarczą, żeby zahamować siły odśrodkowe. Muszę powiedzieć, że nie widziałbym katastrofy nawet w wypadku, gdyby któryś z członów wyłamał się z koordynacji i stworzył samodzielne Muzeum — byle było ono dobrze zbudowane, zasobne i posiadało oparcie finansowe! Byłby to też sukces nielada!

Ale wydaje mi się, że istnieje możność wzmocnienia od samego początku sił dośrodkowych przez wprowadzenie trzech zasad organizacyjnych, przenikających całość programu i całość prac wykonawczych.

Pierwszą zasadą było by wskazanie jako naczelnego zadania Muzeum upowszechnienie wiedzy o gospodarce morskiej i o wpływie morza na stosunki ludzkie.

Drugim spoidłem było by posiadanie jednolitego, scalonego aparatu technicznego w postaci wspólnej modelarni, wspólnej kreślarni, wspólnych pracowni plastycznej i fotograficznej, wszystko zaś pod jednolitym kierunkiem dyrektora technicznego i doradcy artystycznego.

Trzecią zasadą całkującą, dośrodkową i nadającą jednolitość programowego podejścia nawet przy zajmowaniu się szczegółami, było by konsekwentne przeprowadzenie idei „trzech kręgów", polegającej na różniczkowaniu zbiorów pod względem lokalizacji zjawisk i uszeregowaniu ich w odrębnych ale pokrewnych grupach, zależnie od tego, czy dotyczą one zjawisk lokalnych, tzn. krajowych, regionalnych czyli bałtyckich, czy też światowych, które nadają szczególne piętno zagadnieniom gospodarczo-morskim. Układ pokrewnych zjawisk według tych trzech kręgów czy poziomów może nadawać niektórym z nich szczególną plastyczność, np. zagadnienie wymiany towarowej, surowce zasadnicze, typy okrętów, formy produkcji itp.

Zastosowanie teorii trzech kręgów przy układaniu programu badawczego w ramach Instytutu Bałtyckiego dało doskonałe wyniki, wprowadzając przejrzystość układu najbardziej skomplikowanych zagadnień historycznych, geograficznych i gospodarczych. W odniesieniu do Muzeum teoria ta sprowadzałaby się do tego, że zagadnienia z tej samej dziedziny byłyby traktowane w trzech nawrotach, w trzech jakby poziomach. Biorąc przykładowo: żegluga morska lub rybołówstwo, albo obroty towarowe byłyby ujmowane najpierw w odniesieniu do zjawisk zachodzących w portach polskich i na naszym wybrzeżu; będą to zagadnienia w skali lokalnej. Zupełnie inaczej te same zjawiska będą się prezentowały w skali regionalnej, a więc zakreśliwszy sobie teren całego Bałtyku lub środkowo-wschodniej Europy; w tym układzie regionalnym wszystkie zjawiska przybierają inną postać; do tego układu wchodzą czynniki, których gra w układzie lokalnym nie jest widoczna, albo nie jest istotna. Jeszcze inaczej prezentuje się układ na poziomie stosunków światowych.

Uczyniliśmy próbę powiązania na tych poziomach różnych zagadnień z trzech zasadniczych członów Muzeum Morskiego i wydaje się nam, że tego rodzaju próba, nie mająca żadnych pretensyj do przesądzania ostatecznego układu Muzeum, daje jednak korzystne usystematyzowanie całości, ułatwi zwiedzającym orientację w bardzo zawiłym splocie zagadnień, a jedno-

cześnie stwarza płaszczyznę stałej koordynacji programowej pracy dużych zespołów naukowych w obrębie trzech właściwie samodzielnych muzeów, przenikniętych wspólnym celem wszechstronnego przedstawienia stosunku człowieka do morza i morza do człowieka.

Schemat układu tematyki wg zasady „trzech kręgów“ i „trzech pionów“

Pion przyrodniczy	*Pion geograficzno-gospodarczy*	*Pion humanistyczny*
	I. krąg (lokalny) POLSKIE WYBRZEŻE BAŁTYKU I REGION POMORSKI	
Morfologia wybrzeża Krajobraz przymorza Delty Wisły i Odry Zalewy Szczeciński i Świeży Ochrona przyrody Przelot ptaków	Małe porty na wybrzeżu Drogi wodne Regiony portowe Przemysł lokalny Turystyka	Etnografia regionalna Rybacy jeziorni Historia marynarki polskiej Szkolnictwo morskie Jachtowcy
	II. krąg (regionalny) POLSKA NA BAŁTYKU I W REGIONIE BAŁTYCKIM	
Biologia Bałtyku Hydrografia Flora i fauna Bałtyku Zatoka gdańska Wydajność Bałtyku Instytucje badawcze	Trzy wielkie porty polskie Polska flota handlowa i wojenna Rybołówstwo morskie — polskie i bałtyckie Budownictwo okrętowe Linie regularne Polski i krajów bałtyckich Niektóre porty bałtyckie	Historia Słowian na Bałtyku Kultura skandynawska Środowisko portowe Marynarze Rybacy morscy
	III. krąg (światowy) POLSKA A ŚWIAT: DALEKIE MORZA I LĄDY	
Geografia świata (mórz) Odkrycia geograficzne Oceanografia (wyprawy) Morza polarne i południowe	Handel zamorski Główne surowce w imporcie i eksporcie Porty światowe Flota światowa Wielorybnictwo	Historia żeglugi Polscy podróżnicy Etnologia porównawcza Kultura morska

Jest to pierwsza przybliżona próba układu tematycznego Muzeum, przy zastosowaniu wysuniętej wyżej zasady. Wielkość budynku, jego naturalny podział na człony pionowe oraz rozmieszczenie sal wystawowych w trzech kondygnacjach ogromnie ułatwiają realizację wysuniętej koncepcji. Wreszcie wyjątkowo szczęśliwe położenie budynku pozwala na powiązanie treści eks-

pozycji z otoczeniem portowym, z ruchem na Odrze, z widokiem miasta i panoramą krajobrazową okolic.

Przedstawiona wyżej koncepcja programowa Muzeum Morskiego została zarysowana przez nas w maju 1947 r. i od tego czasu jest systematycznie rozwijana w ten sposób, że Instytut Bałtycki zwracał się do wybitnych uczonych z prośbą o opracowanie z zakresu swojej specjalności projektów realizacji poszczególnych, zamkniętych w sobie działów Muzeum. W ten sposób uzyskaliśmy szereg bardzo cennych opracowań koncepcyjnych; niektóre z nich zawierają szczegółowe projekty, wymieniające poszczególne obiekty, ich wzajemny stosunek do siebie, nawet szkice z tekstem napisów i objaśnień, z obszernym komentarzem co do stosunku tego działu do pokrewnych lub sąsiednich. Instytut Bałtycki posiada obecnie opracowane we wszystkich szczegółach technicznych projekty następujących działów: rybactwa i oceanografii (dr Kaz. Demel, prof. Zdz. Raabe i dr Krzysztof Layman), ochrony przyrody i ornitologii (prof. Urbański i prof. Sokołowski), etnografii Pomorza i etnologii porównawczej (dr Prüfferowa i mgr Delimat), marynarki handlowej i szkolnictwa morskiego, portów polskich i dróg wodnych.

Wielką pomoc w kierunku urealnienia programu okazał Instytutowi prof. Zdz. R a a b e, który po parokrotnym dłuższym pobycie przygotował na zlecenie Instytutu Bałtyckiego szczegółowy program wykonawczy, rozkładając całość prac na 3 stadia realizacyjne.

Ogólny plan w koncepcji prof. Raabego jest ujęty w ten sposób piętrami (od dołu w górę): I. Ogólne pojęcie o gospodarstwie morskim; II. Bałtyk ze szczególnym uwzględnieniem stosunków polskich, oraz III. Morza dalekie — jako wystawa o tematyce wyłącznie przyrodniczej i geograficznej.

Projekt prof. Raabego wnosi szereg istotnych i nieraz bardzo korzystnych poprawek realizacyjnych do naszego schematu; na każdym poziomie powstać mają bardziej głęboko ze sobą powiązane całości, przepojone spojrzeniem naturalisty. Akcentowane przez nas problemy gospodarcze i humanistyczne zostały odsunięte na drugi i trzeci plan.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że zarówno ogólna koncepcja programowa, jak też projekt realizacyjny są wyrazami twórczości, na której przemożne piętno kładzie indywidualność autora i jego sposób patrzenia na świat. Ten, kto będzie realizował ostatecznie ustalony program, pozostawi również ślad własnej indywidualności i swego światopoglądu. Ostrzegałbym jedynie przed zbytnim akcentowaniem metody przyrodniczej albo

metody historycznej w gromadzeniu i układaniu zbiorów, których zadaniem jest zobrazowanie zjawisk gospodarczych. Górującą metodą może być albo metoda techniczno-opisowa z podziałem według funkcyj przedsiębiorstw gospodarczych, lub też metoda układu geograficzno-przestrzennego. Najlepsze będzie powiązanie tych obu metod z sobą.

Ostatnie stadium w rozwoju koncepcji Muzeum Morskiego

Zarysowana przez nas koncepcja programowa przy omawianiu jej ze specjalistami, reprezentującymi zasadnicze kierunki pracy w Muzeum, nie budziła zastrzeżeń. Przeciwnie, znajdowano duże korzyści tak wyraźnego zarysowania zasadniczych linii rozwojowych oraz ustanowienia dla każdego z członów dość jasnych granic, zapewniających praktyczną realizację w kierunku dostosowania się do linii głównego członu w ramach idei „trzech kręgów".

Nie wydaje mi się, żeby nasza koncepcja była w zasadniczej sprzeczności z bardziej ogólnymi postulatami, wysuniętymi przed dwoma laty przez prof. Wł. Antoniewicza[1]. Istotne różnice w naszym podejściu do tej samej sprawy polegają: 1. na wysunięciu na pierwszy plan aktualnego przekroju stosunków komunikacyjno-morskich z podejściem technicznym i geograficzno-gospodarczym, zamiast zasadniczego podejścia humanistycznego w ujęciu prof. Antoniewicza; 2. na skupieniu całej uwagi na trzech zasadniczych członach programowych — gospodarczym, przyrodniczym i humanistycznym, z wyraźnym pominięciem znacznej większości szczegółów, akcentowanych przez prof. Antoniewicza; 3. na wprowadzeniu zasady decentralizacji i samodzielnego, autonomicznego rozwoju poszczególnych członów.

Nie sądzę, żeby należało przywiązywać wielką wagę do zarysowanych różnic w podejściu do sprawy organizacji Muzeum. Zresztą nie wydaje się, żeby to były różnice zasadnicze i nie dające się uzgodnić w trakcie realizacji uproszczonego schematu. Należało by jedynie uzgodnić kilka szczegółów, które nie budzą, zdaje się, żadnych wątpliwości. A więc, zgodnie z zasadą koncentracji uwagi wokół spraw posiadających szczególne znaczenie dla „uświadomienia morskiego" najszerszych warstw, wydaje się celowe zrezygnowanie z góry z realizowania w ramach Muzeum Morskiego, szczególnie w pierwszym okresie, następujących projektów, wymienionych w programie prof. Antoniewicza:

---

[1] Wł. Antoniewicz: „O Muzeum Morza i Pomorza Polskiego" — Przegląd Zachodni. 1946. Nr 9, str. 776—779.

1. urządzenia akwarium w dziale przyrodniczym,
2. gromadzenia zbiorów prehistorycznych i wczesno-historycznych w dziale humanistycznym,
3. tworzenia odrębnej galerii malarstwa i rzeźby.

Istnieją na Pomorzu, i częściowo w samym Szczecinie, placówki do tych tylko zadań powołane i nie ma najmniejszego uzasadnienia dublowanie prac w tej dziedzinie.

Sprawa wydaje się obecnie dojrzała do tego, żeby na końcu naszych rozważań poruszyć dwa niezmiernie ważne zagadnienia:
1. formy organizacyjnej Muzeum, jako jednostki samodzielnej i posiadającej osobowość prawną, oraz
2. finansów tak pomyślanej instytucji, której zakres znacznie przekracza granice praktycznych zainteresowań poszczególnych resortów branych z osobna.

Obie te sprawy ściśle się wiążą z sobą. Stan dotychczasowy, jeżeli chodzi o środki finansowe, jest taki, że Ministerstwo Żeglugi udziela skromnego, „wegetacyjnego" zasiłku Instytutowi Bałtyckiemu na opędzenie minimalnych potrzeb Muzeum w wysokości 300.000 zł miesięcznie. W preliminarzu na rok 1949 zasiłek ten został przewidziany w sumie o 150 tys. zł wyższej. W razie usamodzielnienia i upaństwowienia Muzeum suma ta będzie prawdopodobnie użyta jako dotacja na wydatki rzeczowe, gdyż wydatki personalne obciążą automatycznie inne paragrafy budżetu.

Oprócz tego znaczne sumy pochłaniały dotąd prace renowacyjne, preliminowane w budżecie Ministerstwa Odbudowy. Jeszcze przez szereg lat będą wchodziły w rachubę duże sumy na pokrycie kosztów adaptacji budynku i kosztów urządzeń wewnętrznych muzealnych. Trzeba powiedzieć, że ta dwoistość budżetowania oraz skomplikowana procedura w dokonywaniu wydatków za pośrednictwem Dyrekcji Odbudowy pochłania bardzo dużo sił i czasu personelu kierowniczego.

Wreszcie wydatki na wykonywanie i zakup kosztownych modeli i wszelkich oryginalnych okazów są pokrywane z trzeciego źródła, tj. kredytów inwestycyjnych. Są one kontrolowane przez Centralny Urząd Planowania i przechodzą przez aparat bankowy. Wszystko to razem wzięte wymaga doświadczonego i dosyć licznego aparatu administracyjno-rachunkowego; było to załatwiane dotąd przez biura centralne Instytutu Bałtyckiego, nie obciążając w niczym dotacyj przeznaczonych na organizację Muzeum.

Zagadnienia programowe, prawne i finansowe związane z usamodzielnieniem Muzeum Morskiego były przedmiotem kilku konferencyj w Szczecinie i Warszawie z udziałem Ministrów, Wiceministrów i Dyrektorów Departamentu trzech zainteresowanych resortów: Żeglugi, Oświaty oraz Kultury i Sztuki.

Pierwsza konferencja odbyła się 23 maja 1948 r. w Szczecinie z udziałem Ministra Kultury i Sztuki oraz Wojewody Szczecińskiego. Zapadły na niej doniosłe decyzje co do objęcia przez Muzeum Morskie zagadnień etnografii Pomorza, etnologii porównawczej ludów nadmorskich, zagadnień tzw. kultury morskiej oraz środowiska portowego. Jednocześnie Minister Kultury i Sztuki udzielił zapewnienia co do specjalnej dotacji na organizację odnośnego działu Muzeum oraz zgłosił zainteresowanie sprawami statutowymi, organizacyjnymi i finansowymi Muzeum Morskiego w Szczecinie.

Bliższym rozwinięciem ustalonych wyżej postulatów zajęła się specjalna narada kierowników muzeów etnograficznych wspólnie z kierownictwem Instytutu Bałtyckiego. Narada ta odbyła się 24 maja 1948 r. w Szczecinie. Po wysłuchaniu sprawozdania dyrekcji Instytutu oraz referatów dr. M. Prüfferowej [1] i dyr. Żołny-Manugiewicza, wyrażono następującą opinię:

1. Zbiorów etnograficznych regionalnych Pomorza Zachodniego i terenów przyległych, jak też zbiorów ilustrujących historię Słowian zachodnich nie należy dzielić między Muzeum Pomorza Zachodniego i Muzeum Morskie, lecz wspólnym wysiłkiem obu tych muzeów zogniskować w dziale humanistycznym Muzeum Morskiego.

2. Podobną współpracę należy ustalić między Muzeum Kultur Ludowych w Warszawie (Pałac w Młocinach) oraz Muzeum Morskim w dziedzinie przejściowego zdeponowania i ekspozycji zbiorów etnografii ogólnej i porównawczej.

3. Konieczne jest rozciągnięcie nad działem humanistycznym Muzeum Morskiego opieki Ministerstwa Kultury i Sztuki, celem przyśpieszenia akcji gromadzenia i porządkowania zbiorów etnograficznych.

Dwie inne doniosłe narady odbyły się w Warszawie w październiku i listopadzie 1948 r. pod przewodnictwem Ministra Żeglugi. Na podstawie opinii zainteresowanych czynników urzędowych przedyskutowano zagadnienia organizacyjno-prawne, programowe i finansowe oraz uzgodniono stanowisko w zasadniczych sprawach w następujący sposób:

---

[1] zob. str. 275.

1. Muzeum Morskie w Szczecinie zostanie powołane do życia w postaci zakładu naukowo-badawczego i dydaktycznego na podstawie dekretu o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego z dnia 28. X. 1947 (Dz. U. R. P. Nr 66 poz. 415).

2. Pod względem finansowym Muzeum Morskie będzie się opierało na budżecie Ministerstwa Żeglugi.

3. Pod względem programowym do zakresu Muzeum Morskiego będą należały w pierwszym rzędzie zagadnienia gospodarczo-morskie z przewagą transportu morskiego, rybołówstwa i przemysłu rybnego, życia gospodarczego w portach, ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu budowy statków oraz obrotów portowych artykułami masowymi.

4. Zasadniczym zadaniem Muzeum ma być nie tyle działalność badawcza, ile w pierwszym rzędzie upowszechnienie wiedzy o polskim gospodarstwie morskim oraz o wpływie morza na stosunki gospodarcze i kulturalne narodu.

Pozostaje więc oczekiwać realizacji przedstawionych wyżej postulatów i usamodzielnienia Muzeum w najbliższym czasie. Mamy nadzieję, że Państwowe Muzeum Morskie w Szczecinie, jako instytucja naukowa o szerokim programie i dużych możliwościach rozwojowych, zachowa stosunki ścisłej współpracy z Instytutem Bałtyckim, którego zespół kierowniczy i wykonawczy włożył w dzieło organizacji Muzeum Morskiego wszystko najcenniejsze co posiadał: wiedzę, zapał i odwagę.

TADEUSZ OCIOSZYŃSKI

DZIEDZICTWO UBIEGŁYCH WIEKÓW W POLSKIEJ POLITYCE MORSKIEJ[1]

Przeszłość, zwłaszcza przeszłość dawniejsza, nie pozostawiła nam w dziedzinie morskiej poważniejszego oryginalnego dorobku. Nie byliśmy w przeszłości narodem morskim. Dzieje przedrozbiorowe zamknięte zostały w tym zakresie bilansem niemal dosłownie zerowym. Rolniczo-rycerska kultura narodu, upośledzenie handlu i słabość miast, tolerowany przez stulecia monopol obcego w gruncie rzeczy Gdańska, zaniedbanie Wisły i komunikacji w ogólności, polityczna ekspansja lądowo-wschodnia epoki jagiellońskiej i jej skutki późniejsze — oto szereg przyczyn, które odsunęły nas od morza skuteczniej niż nawet dokonał tego polityczny napór niemczyzny, konsekwentnie odcinający Polskę od Bałtyku na całej przestrzeni naszych dziejów.

Nazywają okres od XVI w. epoką Atlantyku. Cztery płodne stulecia tej epoki przeżyła Polska poza jej nawiasem. W w. XVII, gdy na Zachodzie — po wcześniejszych osiągnięciach Hiszpanii i Portugalii — Holandia, Francja i Anglia kolejno podejmowały swoje wielkie starty dziejów nowoczesnych, których symbolami są m. in. nazwiska Elżbiety i Cromwella, Grotiusa, Colberta, których treścią jest przede wszystkim ekspansja zamorska, kolonie, wielkie kompanie żeglugowo-handlowe, rozrost miast portowych (Amsterdam, Londyn i in.) — Polska szlachecko-możnowładcza cofała się stopniowo z nad Bałtyku. Nie może być nic bardziej wyrazistego niż proste zestawienie dat: na zachód od bariery jutlandzkiej w r. 1609 Grotius formułuje swoje iście rewolucyjne tezy wolności mórz; w r. 1620 *Mayflower* przewozi na ląd amerykański pierwszych świadomych pionierów przyszłej wielkości Stanów Zjednoczonych; w r. 1651 Anglia Cromwellowska w Akcie Nawigacyjnym zakłada podwaliny nowoczesnej świadomej polityki protekcjonizmu handlowo-morskiego, w drugiej połowie XVII w. to samo czyni Colbert we Francji; w tymże

[1] Artykuł ten stanowi część I pracy p. t. „U podstaw zagadnień morskich w Polsce", której część II pod tymże tytułem ukazała się w „Gospodarce Morskiej" 1948 zesz. 1.

czasie w Polsce w r. 1609 mamy wyprawę Zygmunta III na Moskwę, w r. 1617 wyprawę jego syna Władysława IV po koronę carów, w r. 1620 — bitwę pod Cecorą, w r. 1629, po pięknym epizodzie zwycięstwa pod Oliwą, pokój sztumski ze Szwecją, pozostawiający Szwedom kontrolę ceł w Gdańsku, wreszcie w r. 1637 — zbrojną morską interwencję Danii w naszym sporze z Gdańskiem o cła, która wymusza na nas (co prawda przejściowo) uległość wobec Danii i Gdańska, a w każdym razie paraliżuje polską politykę morską na długi szereg lat.

Nie zamykajmy oczu na ówczesną rzeczywistość. Jest coś bolesnego w fakcie, że właśnie w tych czasach Polska sięga swoimi aspiracjami politycznymi od Bałtyku, ba! nawet od Szwecji, do Morza Czarnego, że powstaje wówczas słynna dewiza „od morza do morza", a równocześnie o królu polskim zjadliwy anonim puszcza w obieg ironiczne powiedzenie: „od morza do morza pan, tylko... brzegi nie jego"...

„Szlachta w morskich zamysłach króla — pisze Wacław Sobieski[1] — widziała zamiary absolutystyczne" i nie popierała ich, a nawet wręcz im się sprzeciwiała. Toteż zamiary te, choć wspierane przez światlejsze umysły epoki, upadają. Mają one zresztą ciągle oblicze głównie polityczne, częściowo militarne, a praktycznie — fiskalne (cła). Gospodarczo szlachta polska morza w ogólności nie rozumiała, bo nie rozumiała, nie doceniała roli handlu. „Państwo nie miało programu polityki morskiej — słusznie konkluduje Stanisław Bodniak swój cenny przyczynek[2] — i w ogóle nie mogło jej prowadzić, odkąd uznało stan faktyczny, wynikający z uprzywilejowania Gdańska... W tych warunkach, przy jednoczesnym braku silnego mieszczaństwa i celowego popierania handlu przez państwo, nie mogło paść słowo o marynarce handlowej. Ilekroć więc pojawi się wołanie o flotę, to zawsze tylko — o wojenną..." Ale i te wołania są niemal całkowicie bezskuteczne: polska siła orężna nad Bałtykiem nie jest w stanie zapewnić tam mocnej pozycji.

Później przychodzi okres niewoli: od rozbiorów do r. 1918. Jest to na świecie okres olbrzymiego rozwoju żeglugi morskiej, w którym Polska już nie bierze żadnego udziału. Dla charakterystyki tego płodnego okresu, który skonkretyzował na długi czas morsko-żeglugowe pozycje poszczególnych krajów, można

1 „Polska, jej dzieje i kultura", Warszawa, tom II, str. 67.
2 „Morze w głosach opinii dawnej Rzeczypospolitej", odb. z „Rocznika Gdańskiego", tom IV 30, str. 33.

za Wernerem Sombartem[1] przytoczyć, że flota Anglii liczyła:

r. 1791	10.423 jednostki	1.168.469 ton
r. 1913	9.214 jednostki	18.696.237 ton

Był to okres, gdy w niepowstrzymanym postępie techniki, organizacji, polityki i nauki transport morski urastał do obecnego znaczenia: wzrastała wielkość statku, jego szybkość i urządzenia, zwyciężała najprzód para, a później motor, zastosowano żelazo, a po nim stal, tworzyły się podstawy wielkich przedsiębiorstw żeglugowych, rozwijał się ruch liniowy, narastały autonomiczne (krajowe) i międzynarodowe normy nowoczesnego prawa morskiego, dojrzewał system konferencyj żeglugowych, konsolidowała się ostatecznie nowoczesna polityka żeglugowo-morska. Polska pozostała siłą rzeczy całkowicie poza nawiasem tego potężnego nurtu nowego życia. Tak jak w w. XVII czy XVIII również i w XIX stuleciu Atlantyk nie oddziaływał na życie polskie. Pod tym względem dzieje nowoczesne rozwijały się bez nas.

Ta luka nie mogła pozostać bez wpływu. Jeśli jest prawdą, a jest nią na pewno, to co Eugeniusz Kwiatkowski pisze o morzu w ostatniej swej pracy[2], że „kształci ono ludzi w pojęciach wielkoprzestrzennych, międzynarodowych, nagina charaktery ludzkie do wytrwałości, do walki z przeciwnościami, do żywiołowego uporu, umocowanego jednak na kotwicy rozsądku, przyzwyczaja ludzi do cierpliwości, do decyzji i odpowiedzialności..." — to właśnie brakło Polsce w przeszłości tego wielkiego wychowawstwa morskiego, tego apelu siły, pracy i bogactwa, który niosła ku narodom Zachodu rozległa przestrzeń Atlantyku.

Toteż powstająca do nowego życia w r. 1918 Polska również nie od razu ujawniła zainteresowania morskie. Jeszcze w r. 1922 ówczesny minister skarbu Rzeczypospolitej negatywnie odniósł się do idei tworzenia polskiej floty handlowej, odmawiając utworzonemu przez Polonię Amerykańską przedsiębiorstwa *Polish-American Navigation Co* subwencji w ciężkim okresie pierwszego powojennego kryzysu żeglugowego, wskutek czego inicjatywa ta zakończyła się bankructwem.

---

[1] „Der moderne Kapitalismus", wyd. Duncker u. Humblot, 1928, tom 1/2, str. 763, oraz dane ze sprawozdań Chamber of Shipping 1939/40.

[2] „Zarys dziejów gospodarczych świata", cz. I, wyd. Państwowego Instytutu Wydawniczego, r. 1947, str. 227. W zbliżony sposób ocenia wpływ morza na indywidualność narodu Fr. Bujak w swoich „Kulturach morskich i lądowych" (wyd. Instytutu Bałtyckiego, Toruń 1934, str. 11), gdy mówi: „siła woli, przedsiębiorczość i potężne wyładowanie energii cechują wszystkie społeczeństwa żeglarskie, wyćwiczone w walce z najpotężniejszym żywiołem. Morze daje im szeroki oddech z piersi, jasne spojrzenie i nieograniczony niczym horyzont dla myśli i czynów zarówno ich kupców jak polityków, jak wreszcie i uczonych. Morze zbliża ich, styka z całym światem; łatwo sobie przyswajają wszystko..." Podobnie K. Lepszy i in.

W przededniu II. wojny światowej dorobek Polski we flocie handlowej wyrażał się w liczbach: około 126.000 BRT tonażu (ok. 0,18% tonażu światowego), udział w obsłudze ładunków narodowych ok. 12%, w czym w przewozach węgla ok. 8%, w przewozach drzewa — ok. 1,5%, w przewozach rudy i złomu — jeszcze mniej. Osiągnięciom tym opinia często zarzuca, że były zbyt skromne, niedostateczne.

Obiektywne powody zaniedbań przeszłości

Czy niedowład Polski przedrozbiorowej i międzywojennej w zakresie żeglugi morskiej był zjawiskiem organicznym czy przypadkowym? Wydaje się, że raczej miał on cechy organiczne, potęgowane na domiar przez momenty koniunkturalno-polityczne.

Przede wszystkim działała tutaj dyskryminacja położenia geograficznego. Atlantyk został zagospodarowany w wiekach XVI—XIX przez narody osiadłe bezpośrednio nad jego brzegami. Od Kolumba i Vasco de Gamy do współczesnych przedsiębiorców przewozu morskiego w Anglii, Holandii, Norwegii czy Francji, a poczynając od początków XIX stulecia — także Stanów Zjednoczonych, eksploracja żeglugowa wielkich szlaków morskich prowadzona jest głównie z brzegów zachodniej Europy. Jest uderzające, że np. narody śródziemnomorskie, które po odcięciu dróg handlowych na bliskim Wschodzie (po zajęciu Bizancjum przez Turków w XV w.) straciły podstawy swego handlu i żeglugi, w których w starożytności i średniowieczu zdobyły poważny dorobek, nie wzięły udziału w ekspansji atlantyckiej. Ani Grecja, ani nawet Wenecja czy Genua nie zdołały włączyć się w owym czasie w nowożytny rozwój żeglugi handlowej. „Martwa odnoga" śródziemnomorska (do chwili otwarcia Kanału Suezkiego w r. 1869) dyskryminowała skutecznie przez całe stulecia inicjatywę narodów ongiś tak wybitnie żeglarskich. Tak np. okres odrodzenia floty greckiej przyszedł dopiero po przebiciu Kanału Suezkiego, tzn. po przekształceniu Morza Śródziemnego z morza zatokowego na morze tranzytowe: nurt ruchu żeglugowego wciągnął Grecję ponownie w aktywność morską, doprowadzając do tego, że flota grecka, która w r. 1880 notowana jest w statystykach międzynarodowych jeszcze tylko w pozycji „inne kraje", w r. 1939 osiągnęła 1.800.000 BRT. Analogicznie a relatywnie nawet jeszcze gorzej miała się rzecz z włoską ekspansją żeglugową, która silniej zaakcentowała się dopiero po I. wojnie światowej.

Polska była i jest geograficznie odsunięta od Atlantyku. Na domiar, obok czynnika odległości, działał w wiekach ubiegłych jeszcze i moment przegrody politycznej w postaci kontroli duńskiej w cieśninach Sundu oraz Bełtów. W ten sposób Polska była w przeszłości bardzo skutecznie izolowana od wpływów Atlantyku. Tak np. odkrycie Ameryki przez całe dwa stulecia wywoływało w Polsce bardzo małe echa. Jej handel zamorski, głównie zbożowo-drzewny, docierał właściwie tylko do portów zachodniej Europy, w znacznie mniejszym stopniu penetrując — i to tylko pod banderą gdańską i przy pośrednictwie kupców gdańskich — rejon śródziemnomorski. Tak np. z polskiego drzewa Anglia budowała swoje statki, aby żeglować do Indyj, Arabii i Ameryki [1]. Natomiast, jak dotąd, badania naukowe nie zdołały stwierdzić żadnego poważniejszego śladu zainteresowań rdzennie polskich do żeglugi w tym okresie. Gdy np. we Francji państwo zachęcało magnaterię do angażowania się w żegludze (Richelieu) a w Anglii monopolizowało nawet handel zamorski dla własnej bandery i honorowało odkrywców (Francis Drake — 1577), to w Polsce mówił poeta: że „może nie wiedzieć szlachcic co to morze, gdy pilnie orze..."

Drugą okolicznością, działającą również organicznie a w sensie negatywnym, było rozmieszczenie ludności ziem polskich, które w pewnym znaczeniu działa w tym samym sensie jeszcze do dzisiaj. Rozmieszczenie głównych skupień ludności polskiej na właściwym dla niej w dziejach obszarze osiadłości odsuwało naród polski od morza. Wędrówka kolejnych stolic czy też głównych centrów dyspozycji politycznej narodu odbywała się w ciągu dziesięciu stuleci w trójkącie kontynentalnym: Gniezno — Kraków — Warszawa. W tym też obszarze lokowały się główne masy ludnościowe i główne osiągnięcia narodu polskiego.

[1] Polska wieków XVI — XVII miała wielki handel zamorski. Odpowiednie dane — u J. Rutkowskiego, K. Górskiego i in. Jednakże tylko towar był polski: zboże, drzewo, len, konopie, skóry, płótno, saletra, popiół, wosk. W imporcie szły do Polski sól, wina, cukier, sukna, korzenie. Cała jednak operacja handlowo-transportowa była w rekach Gdańska: tak np. w zbiorowym dziele „Danzigs Handel" (wyd. A. W. Kafemann Gdańsk, 1925) podaje się, że Gdańsk nie tylko bronił uporczywie monopolu swego pośrednictwa w stosunku do polskich kupców, ale eliminował nawet usiłowania zachodnich kupców i żeglarzy co do uzyskiwania przywilejów na handel bezpośredni z Polską: „...das polnische Getreide durfte in Danzig nicht unmittelbar an die hollandischen Schiffer verkauft werden, sondern jeder Scheffel polnischen Korns... musste die Zwischenhand des Danziger Kaufmanns passieren. Dieser liess die polnischen Verkaufer geschickt in Unkenntnis über die Marktlage und kaufte das Getreide verhaltnismasig billig ein während er die von den Holländern eingeführten Waren: Salz, Wein, Seide, Gewürze und Heringe teuer bezahlen musste. So floss betrachtlicher Gewinn in die Taschen der Danziger; aber schliesslich rachte sich das an ihnen selbst, denn das wirtschaftliche Verarmen Polens wurde auch fur Danzig verhangnisvoll...." Czyż potrzeba wyraźniejszego stwierdzenia?

W przeciwieństwie np. do Holandii, Anglii czy Skandynawii, gdzie poważna część masy ludnościowej (np. w Norwegii ponad 90%) żyje, pracuje i rozwija swoją umysłowość w bezpośrednim, niemal fizycznym obcowaniu z morzem, gdzie większość wielkich miast — to od wieków miasta portowe (np. w Holandii — Rotterdam, Amsterdam, w Anglii — Londyn, Liverpool, Newcastle, Edinburg, Glasgow, Aberdeen itp.) — w Polsce główna masa ludnościowa przez całe nasze dzieje żyła w takiej odległości od brzegu morskiego, że morze po prostu nie mogło stać się dla niej istotnym elementem wychowawczym, nie mogło przyciągać umysłów ludzkich, nie mogło zachęcać do pracy morskiej. Były to odległości np. ca 250 km do Kujaw, ponad 350 km do Mazowsza, a ponad 600 i więcej — do Sandomierza, Lublina, Lwowa itd. Przy ówczesnych możliwościach lokomocji było to, praktycznie biorąc, całkowite odcięcie od morza. To było m. in. podstawą rozrostu pośredniczących funkcyj Gdańska [1].

Trzecim czynnikiem, na który nie podobna nie zwrócić uwagi, była (i to też aż do najnowszych czasów) rolnicza struktura społeczno-gospodarcza narodu. Rolnicze zainteresowania jak gdyby wykluczają instynkt żeglugi. Żeglugą morską od najdawniejszych czasów zajmowały się przede wszystkim narody lub skupienia ludzkie, dla których głównym zajęciem był handel, pośrednictwo handlowe. Zasada ta objaśnia nam rozwój handlu i żeglugi w Fenicji, Grecji, Wenecji, Genui, później zaś w Holandii, Anglii, miastach hanzeatyckich. Osiadłość rolnicza wytwarza specyficzną mentalność i psychikę ludzką, przeciwstawną niejako psychice ruchu, przygody, szybkiego obrotu, ob-

---

[1] Ten brak migracji polskiej ku morzu i w związku z tym brak bezpośrednich masowych powiązań narodu z morzem istniał od czasów najdawniejszych. Na tym tle staje się zrozumiała myśl Gerarda Labudy w jego „Polsce w zlewisku Bałtyku" („Jantar", VI/1 — 1948), że dla umocnienia i zapewnienia ciągłości polskiej polityki morskiej na morzu potrzebne było wchłonięcie i zasymilowanie przez państwowość piastowską plemion pomorskich, które już z morzem były zrośnięte i zżyte. „Bierność wobec morza — pisze Labuda — tłumaczy się (w Polsce Mieszka I — przyp. mój) tym, że pomorskie ośrodki polityczne zostały zlikwidowane i ograniczone w swej działalności na zewnątrz, a plemiona środkowo-polskie jeszcze nie dojrzały do kontynuowania tradycji morskiej plemion pomorskich". Nie dojrzały w czasach pierwszych Piastów, ale nie zdążyły też dojrzeć w czasach Jagiellonów, gdy już także polityczna pozycja Polski na tych ziemiach była zaszachowana. Ludność polska w Gdańsku (według K. Piwarskiego — „Dzieje Gdańska w zarysie", str. 117) w początkach XVII w. szacować można na 20% ludności miasta, czyli ok. 10.000 głów. Jednakże nie mieli Polacy żadnego istotnego wpływu na politykę i handel Gdańska od wewnątrz społeczeństwa tego miasta. Badania historyczne nie ujawniły nam dotychczas np. znaczniejszego udziału kapitałów polskich w żegludze gdańskiej lub zagranicznym handlu Gdańska. — W tej materii słusznie dowodzi K. Górski („Polska w zlewisku Bałtyku", wyd. Instytutu Bałtyckiego, 1947, str. 132), że walkę o trwałą pozycję i o sukcesy gospodarcze na morzu przegrała Polska w XVII w., ponieważ „zabrakło jej rodzimego żywiołu mieszczańskiego w największym nadmorskim mieście polskim...".

cowania z przestrzeniami. stosunków międzynarodowych. Franciszek B u j a k ujmuje to krótko: „kultura nadmorska to kultura wymiany i obrotu. Żegluga to przede wszystkim handel“ [1]. Właśnie zaś w Polsce handel był w pogardzie i zaniedbaniu, oddany przez całe wieki głównie napływowemu elementowi obcoplemiennemu (Żydzi, Niemcy, Ormianie): handel morski był monopolem zniemczonego Gdańska, który na domiar zazdrośnie i skutecznie strzegł tego monopolu, ciągnąc zeń znaczne korzyści. Toteż słusznie stwierdza tenże Fr. B u j a k : „Byliśmy obsługiwani na polu handlu i żeglugi, ale nie my byliśmy panami, przeciwnie panami byli ci, co nas obsługiwali...“ Naród rolniczy miał zboże i drzewo na eksport, sprowadzał wiele towarów z krajów zamorskich, ale sam pracą na morzu (tzn. w portach i w żegludze) zajmować się nie umiał: nie rozumiał jej i nie cenił.

Nie było to zresztą ani zjawisko wyłącznie dla Polski typowe, ani prawdziwe tylko dla odleglejszych czasów. Jeszcze obecnie, w stosunku do niedawnych lat przedwojennych, da się zestawić bardzo wymowna tablica porównawcza, wykazująca oczywisty brak zainteresowań żeglugowo-morskich w krajach o przewadze kultury rolniczej [2].

K r a j	Procent. udział ludności żyjącej z rolnictwa w masie ludnośc. narodu	Wartość handlu zagr. (eksport + import) w dol. zł amer. na głowę ludn.	Ilość floty handlowej w BRT na 1000 mieszk.
kraje o małym udziale rolnictwa — poniżej 40%			
Anglia . .	ok. 10	135,5	374,1
Holandia . .	20 — 30	155,6	330.5
Norwegia . . .	30 — 40	165,0	1.585,5
Dania . . .	30 — 40	183,0	300.5
kraje o przeważającym udziale rolnictwa — 60—80%			
Polska	60 — 70	13,5	2,7
Brazylia . . .	60 — 70	13,7	11,3
Jugosławia .	70 — 80	15,0	25,4
Zw. Radziecki .	70 — 80	3,1	7,7

[1] „Kultury morskie i lądowe“, str. 9.

[2] Dane poniższej tablicy zestawione dla lat 1936 — 1938 wg „The Network of Word Trade“, wyd. Ligi Narodów, Genewa, 1942, „Annual Report of Chamber of Shiping of United Kingdom 1939/40“, wyd. Londyn, 1940. „Gospodarka światowa — produkcja i dochód społeczny w liczbach“ Ludwika L a n d a u a, Warszawa, 1939.

Liczby powyższej tabeli nie wykazują wprawdzie ścisłej i równomiernej współzależności między strukturą społeczno-gospodarczą narodów i ich aktywnością żeglugowo-morską, jednakże dostatecznie unaoczniają twierdzenie, że kraje rolnicze zajmują pośledniejsze miejsca w rozwoju żeglugi morskiej. Obszerniejszą motywacją tego stwierdzenia trudno się tutaj zajmować, można jedynie przytoczyć m. in., że żeglarstwo morskie od najdawniejszych czasów wymaga znacznych nakładów kapitałowych, wybitnego zmysłu organizacyjnego, bezpośrednich związków z obrotem handlowym dużych miast portowych itd. Tego wszystkiego właśnie w Polsce wyraźnie brakowało. Od XIX stulecia na domiar żegluga morska wymagała już także świadomej pomocy państwowej (np. modernizacja portów, rozbudowa nowoczesnego przemysłu stoczniowego, subwencje żeglugowe): I tutaj znów brak własnej państwowości uniemożliwiał narodowi polskiemu tę pracę, pogłębiając na tym polu dotkliwie skutki utraty niepodległości i utrwalając ujemność morskiej pozycji w dziejowym bilansie narodu polskiego.

W r. 1925, gdy Polska podjęła swoją aktywną politykę morską, układ sił w żegludze światowej wyrażał się w następującym zestawieniu stanów posiadania[1]:

1.	Kraje nadatlantyckie Europy i Ameryki (Anglia, Francja, Holandia, Niemcy, Norwegia, Stany Zjedn., Portugalia, Belgia, kraje połudn.-amerykańskie	45.787.419 BRT
2.	Kraje Morza Bałtyckiego (Szwecja, Finlandia, ZSRR, Polska)	1.933 101 BRT
3.	Kraje śródziemnomorskie (Włochy, Hiszpania, Grecja, Jugosławia)	5.411.047 BRT

Liczby te, nawet gdyby uzupełnić je niezbędnymi i uzasadnionymi zastrzeżeniami (np. tonaż niemiecki obsługiwał także Bałtyk, tonaż Stanów Zjednoczonych obejmuje także flotę Pacyfiku, Francja swymi obrotami marsylskimi tkwi w rejonie śródziemnomorskim itd.), wyraźnie wskazują drugorzędną rolę Bałtyku i wybitną dominantę krajów strefy atlantyckiej. Ponad 70% tonażu światowego w r. 1925 należało do tych krajów, które od początków „ery atlantyckiej" uczyły się pojmować, czym jest żegluga i handel w skali światowej, i w dziedzinie tej wypracowały sobie wybitnie czołowe pozycje.

Oparciem tej żeglugi był i jest do ostatnich czasów wielki handel międzynarodowy (międzykontynentalny), ześrodkowany w bazowo-rozdzielczych portach Europy zachodniej. Nie jest tu

[1] Oparte na statystykach brytyjskiej Izby Żeglugi (1940 r.).

miejsce na obszerniejsze odtwarzanie ewolucji, jaką odbywają od szeregu wieków miasta handlowo-portowe w Europie zachodniej: Amsterdam, Antwerpia, Hamburg, Londyn, Rotterdam, Brema, Liverpool i inne. Rosły one nie tylko dzięki szybkiemu rozwojowi gospodarczemu własnych narodowych zapleczy, ale także dzięki ogromnej i przez długie okresy czasu różniczkującej się i potężniejącej funkcji pośrednictwa handlowego w wymianie międzykontynentalnej (masowa konsygnacja, sortymentacja, sprzedaż giełdowo-aukcyjna, finansowanie, arbitraże itp.). Na tym tle skoncentrowały te porty u siebie wielkie masy ładunków [1], a w związku z ładunkami — wielką frekwencję tonażu handlowego, który tam najpewniej i najkorzystniej znajdował zatrudnienie. Można by powiedzieć obrazowo, że gdy np. poszczególne porty Bałtyku (czy też Morza Śródziemnego) były portami poszczególnych krajów (np. Sztokholm, Helsinki, Leningrad, Ryga, Gdynia), to porty zachodnie były portami kontynentu europejskiego. Tak np. przed ostatnią wojną w Hamburgu ponad 55% portowych obrotów towarowych wiązało się z tranzytem do innych krajów europejskich; w Antwerpii udział tranzytu oszacowany był na ok. 40%. To samo miało miejsce w Rotterdamie, Bremie, Londynie. Historycznie ukształtowana rola pośrednicząca tych wielkich zachodnio-europejskich emporiów handlowo-finansowych jest dzisiaj ich potężną preferencją faktyczną, która ułatwia im dystansowanie roli portów leżących w wielkich zatokach kontynentalnych, jakimi są morza Bałtyckie, Czarne, a nawet w pewnym sensie Śródziemne. Profitują one na szczęśliwym powiązaniu dogodności położenia geograficznego w atlantyckim „przedsionku" Europy z większą sumą własnych doświadczeń handlowych zebranych na dłuższej fali czasu, a więc z dwóch preferencyj: miejsca i czasu. Porty te mają charakter portów bazowych nie tylko w znaczeniu ściśle żeglugowym (podstawowe konferencyjne stawki przewozowe), ale mają także charakter bazowych punktów handlu towarowego (dystrybucja). Z tymi preferencjami portom polskim trudno jest dziś jeszcze walczyć, przede wszystkim dlatego, że ofero-

[1] Obroty szeregu tych portów wynosiły (w 1938 r.): Rotterdam — 42.371 tys. ton, Hamburg — 25.783 tys. ton, Antwerpia — 23.579 tys. ton, Londyn — 44.643 tys. ton, Liverpool — 11. 586 tys. ton, Amsterdam — 5.656 tys. ton, Brema — 8.967 tys. ton: łącznie te wszystkie porty zachodnie jako zespół t. zw. portów bazowych koncentrowały ładunki w ogromnej skali rocznej ponad 160.000.000 ton. W tymże czasie np. porty Gdańsk/Gdynia miały niemal również tylko 10% tej masy, a porty bałtyckie Szwecji Polski, Danii oraz Niemiec Szczecin) razem nie wiele przekraczały 25% tej sumy. W wyniku tego stanu rzeczy np. z Hamburga było rocznie ponad 360 bezpośrednich liniowych odjazdów do portów Dalekiego Wschodu, Indyj Bryt. i Holend., gdy z Gdyni — Gdańska było ich 10 — 12, do Ameryki płdn. (wybrzeże wsch. — Argentyna, Brazylia) — Hamburg miał powyżej 240 odjazdów bezpośrednich, porty polskie zaś — około 24 itd.

wana z tych portów lub do portów masa ładunkowa, zwłaszcza w drobnicy „dalekobieżnej", jest jeszcze zbyt nieraz mała.

Znany i zrozumiały jest zespół przyczyn różnej natury, które uzasadniają w chwili obecnej ten odziedziczony po wielu stuleciach stan rzeczy: Są to oddziaływania momentów geograficznych oraz momentów rozwoju polityczno-gospodarczego obszarów, leżących na wschód od linii przecinającej kontynent Europy mniej więcej wzdłuż 15 stopnia długości wschodniej (Szczecin—Triest). Linia ta do niedawna oznaczała zachodnią granicę obszarów mało zainwestowanych, przeważnie typowo rolniczych, przemysłowo zacofanych, handlowo niesamodzielnych, konsumcyjnie prymitywnych. Na wschód od tej linii, a więc na obszarach nie tylko Polski, ale także Węgier, Słowacji, Rumunii, Litwy, Łotwy i całej równiny rosyjskiej kontynent Europy traci charakter rozczłonkowanego półwyspu, oblanego morzami i wysuniętego w stronę Atlantyku: ląd uzyskuje tutaj widoczną przewagę nad morzem, komunikacje rzeczne i drogowe stają się bardziej naturalne niż linie morskie. Głębia lądu izoluje masy ludności od morza. Żegluga przybrzeżna, tak oczywista w archipelagu brytyjskim, czy duńskim, w Norwegii czy Holandii, wzdłuż brzegów półwyspów Iberyjskiego, Apenińskiego czy Skandynawskiego — na równinach Polski, Ukrainy, Węgier staje się pojęciem obcym, niemal bezprzedmiotowym.

Czy ten stan rzeczy jest nie do zmienienia? [1]

Moment geograficzny zmienić się nie da z racji oczywistych, poza poprawkami w zakresie udoskonalenia komunikacji lądu z wybrzeżem morskim. Ale może się zmienić i już się wyraźnie zmienia oblicze społeczno-gospodarcze tych obszarów. Feudalny ustrój agrarny i prymityw organizacji przemysłowej ustępują miejsca nowej rzeczywistości społeczno-gospodarczej, znamionującej się silnymi intencjami industrializacyjnymi, unowocześnieniem gospodarki rolnej i głęboko sięgającymi przeobrażeniami struktury społecznej. Nie ma potrzeby wchodzić na tym miejscu w szczegóły tych problemów; nie ma także potrzeby rozważać, w jakim czasie tendencje te przeobrażą się w takie osiągnięcia, które zrównają stopień ogólnej intensywności życia gospodarczego tych obszarów z normami tej intensywności w zapleczu portów zachodnich. Wystarczy, jeśli się stwierdzi, a stwierdzić to można już dzisiaj z całą stanowczością, że proces ten rozpoczął się, że ma tempo żywe i że będzie w ramach gospodarki planowej wytrwale kontynuowany. Przy tym za-

---

[1] Patrz także uwagi moje p. t. „U podstaw zagadnień morskich w Polsce", Gospodarka Morska — zesz. I. z 1948 r.

łożeniu jest oczywiste, że ciśnienia wymiany międzynarodowej, a w szczególności wymiany zamorskiej, będą w tych obszarach stale narastały. Na podłożu tych ciśnień masa ładunkowa w portach morskich południowego i wschodniego Bałtyku siłą rzeczy będzie wzrastać, będzie się wykształcać w bazę alimentacyjną rosnącego ruchu żeglugowego. Porty Bałtyku, będące w rękach państw słowiańskich, przestaną być skromnymi portami „zaułka morskiego", lecz będą mogły rosnąć w znaczeniu i roli swej w obrocie morskim. Wśród tych portów nie zamarzające porty Wybrzeża Polskiego, mające za sobą potencjonalnie bardzo bogate i komunikacyjnie zwarte zaplecze z zasięgiem do Dunaju, mają perspektywy zdrowego i wielkiego rozwoju.

KAZIMIERZ TYMIENIECKI

PROLEGOMENA DO DZIEJÓW POLSKIEGO WYBRZEŻA

(POLSKA BAŁTYCKA X—XII w.)

Wstęp

Charakter obecnego artykułu będzie przede wszystkim dyskusyjny. Zadaniem jego będzie ustalenie pewnej ilości problemów, które w naszym przekonaniu szczególnie zasługują na zajmowanie się nimi. Nie będzie to jednak oznaczać, ażeby nam chodziło wyłącznie o wykreślenie programu badań na przyszłość, lub też o podsumowanie jedynie tego, co dotychczas zrobiono. W pewnej mierze jedno i drugie, ale bez ścisłej w takim razie obowiązującej systematyczności, lecz głównie o przedyskutowanie tego, co przy samym stawianiu problemów wymaga pojęciowego wyjaśnienia. Jeżeli więc obecny artykuł nie będzie ani reasumpcją, ani też kompletnym programem, to winien być mimo to pomocny, a takie są przynajmniej nasze zamierzenia, w syntetycznym ujęciu poruszonych zagadnień. Uwagi te mają za zadanie wyjaśnić tytuł główny. Podtytuł ma charakter ograniczenia tematu w znaczeniu przede wszystkim chronologicznym. Prócz chwili dzisiejszej, gdy stoimy znowu w obliczu możliwości tworzenia Polski bałtyckiej, w dziejach dotychczasowych możliwości takie istniały głównie w okresach bardziej odległych i tymi też okresami zamierzamy zająć się obecnie. Możliwości dawne nie zostały jednak w pełni zrealizowane, albo zjawiły się w późniejszych okresach czynniki, które stanęły temu na przeszkodzie[1].

Czy mamy prawo południowe wybrzeża Bałtyku nazywać polskim wybrzeżem? Prócz stanu dzisiejszego, stworzonego przez niepomyślny dla Niemiec wynik drugiej wojny światowej, również i historia nie może być w tym wypadku pomijana. W ciągu wieków wytwarzają się nieraz bliższe związki pomiędzy pewną grupą ludzką a zajmowanym przez nią terytorium. Związki te, nawet przerwane w pewnych okresach wskutek działania sił przeciwnych, mogą być następnie znowu przywrócone. Muszą powstać sprzyjające temu warunki w chwili bieżącej, ale impuls

do tego tkwi w samej przeszłości. (Przykładem tego może być powrót Żydów do Palestyny po upływie 18 wieków).

W danym momencie związek grupy ludzkiej, mamy tutaj na myśli właśnie naród, można rozbić pojęciowo na parę składowych elementów. Za najważniejsze uznać należy: 1. sam fakt zaludnienia, oraz 2. gospodarcze opanowanie danego obszaru. Z tych dwóch punktów będziemy też w dalszym ciągu rozpatrywać zagadnienie polskości bałtyckiego wybrzeża.

I. LUDNOŚĆ

Autochtonizm czy allochtonizm?

Pierwszą z tych kwestii sprowadzić można do zagadnienia: autochtonizm czy allochtonizm? Czy więc pierwotne zamieszkanie, czy też późniejsze osiedlenie się na wybrzeżu? Takie postawienie sprawy wymaga jednak pewnych wyjaśnień. Obydwie bowiem możliwości, historycznie rzecz biorąc, mają tylko względne znaczenie. Najdawniejsi nawet autochtoni mogli bowiem kiedyś, w okresie więc jeszcze dawniejszym, przywędrować do danego kraju. Można by nawet powiedzieć, że w dosłownym znaczeniu autochtonicznych narodów nie ma na świecie, a każda najdawniejsza nawet ich siedziba ma tylko względne znaczenie. Ludzkość zawsze znajdowała się w ruchu i porównać ją możemy do mapy florystycznej, która również ulegała zmianom, jakkolwiek jeszcze powolniejszym. Przesuwanie się mas ludzkich i w tym jest podobne do zmian na mapie florystycznej, że w ciągu określonych periodów wykazywało te same wciąż tendencje, aż dopiero zmiana okresu sprowadza również zmianę tendencji. Autochtonizm i allochtonizm, nawet brane z powyższymi ograniczeniami, nie tracą mimo to swego znaczenia. Wystarczy bowiem powiedzieć, że w ciągu trwania okresu zajmowania pewnego obszaru przez daną ludność wytworzą się między nimi ściślejsze związki, których znaczenie w pełni się ujawnia przez daleko idące opanowanie gospodarcze. Długotrwałość i intensywność ludnościowo-gospodarczej okupacji wpływa też bardzo poważnie na przyszłość. Ustanie zaś jej może też przybierać różne postaci zależnie od tego, czy dawna ludność zniknęła w istocie całkowicie, czy też uległa tylko politycznej i kulturalnej asymilacji. W drugim bowiem wypadku zachodzi możliwość odwrócenia procesów asymilacyjnych, tak jak możliwa była zmiana kierunku samych migracji ludnościowych. Do zagadnienia obecności na wybrzeżu dołącza się więc jeszcze zagadnienie charakteru spełnianej tutaj roli w sensie gospodarczym i politycznym.

Rola Germanów na północy
Mit i rzeczywistość

W ramach tak postawionego zagadnienia najważniejszą dla spraw wybrzeża będzie sprawa wzajemnego do siebie stosunku różnych narodowości, które tu się pojawiły i to w znaczeniu tak politycznym, jak gospodarczym czy kulturalnym. Mechanizm wewnętrzny tych stosunków może być nieraz mocno skomplikowany, gdyż dochodzą do tego jeszczę wpływy wielkich światowych cywilizacji, które w różnym stopniu i różnej kolejności mogą być przez rywalizujące ze sobą narodowości przyswajane, z tym jednak zastrzeżeniem, że to, co obowiązuje dla jednej epoki, nie koniecznie w formie identycznej musi występować w innej. W tym wypadku zachodzi również zmienność, która jest uzależniona od różnych historycznych przyczyn. Zadaniem historii jest tylko podsumowywanie istotnego stanu rzeczy dla każdej epoki. Wystrzegać się zaś trzeba najbardziej tworzenia i propagowania mitów, które wyrastają na gruncie nie historycznym lecz aktualnym i są odbiciem panujących w danej chwili uprzedzeń, ambicji i innych stanów emocjonalnych. W ramach zagadnienia stosunków niemiecko-słowiańskich, które dla dziejów wybrzeża posiada szczególną doniosłość, obawa hołdowania takim właśnie mitom jest szczególnie wielka. Przyjmuje się tu apriorycznie (mamy na myśli stronę niemiecką) wyższość jednej „rasy" nad drugą i z tego wyprowadza się w dalszym ciągu zarówno sam historyczny przebieg wypadków, jak i jego uzasadnienie. Okresy najdawniejsze posiadają w tym wypadku znaczenie niemal dominujące. Traktujące o tych początkach nauki, jak prehistoria, w pewnej mierze językoznawstwo, a ostatnio również antropologia, nabrały w związku z tym — wbrew pozorom wielkiej ich odległości od gorących problemów chwili dzisiejszej — jak gdyby posmaku aktualności, prowadząc w rezultacie do bardzo ostrych polemik i bardzo stanowczego zaznaczania zajmowanego stanowiska.

Dla nauki niemieckiej fundamentem stała się następująca w przybliżeniu teza, wpływająca bardzo silnie na zagadnienie wybrzeży Bałtyku, w tym również południowych, wraz z jego ludnością i gospodarczym wyzyskaniem. Północ europejska, w skład której wchodzi również Bałtyk z jego wybrzeżami, jest najdawniejszą domeną ludów indoeuropejskich, które — odmiennie niż w nauce innych narodów — nazywa się indogermańskimi. W danym wypadku nie chodzi tylko o różnicę terminologiczną. W nazwie uwydatnia się bowiem również podkreślenie przeważającego znaczenia Germanów w stosunku do

innych ludów, należących do tego samego zespołu językowego i to zarówno dziś, jak i w przeszłości, a w szczególności od samego początku. Podkreślenie nabiera tym bardziej wyłącznego znaczenia, że pierwszy człon nazwy, dotyczący Indów, w dalszym ciągu traci zupełnie swe znaczenie, mianowicie w obrębie ludów zamieszkujących samą tylko Europę. Pełnej treści nabiera przypisywana germanizmowi rola dopiero jednak w związku z twierdzeniami, wyciąganymi z rozwijających się silnie w ostatnim okresie badań antropologicznych. Doprowadziły one do teorii w ścisłym już znaczeniu rasistowskiej, której treścią jest przekonanie, wyznawane przez Niemców bez bliższej argumentacji, o zaletach i doskonałości rasy nordycznej długogłowych blondynów. W tym miejscu następuje też powszechne zrównanie Germanów, będących jak gdyby trzonem całej indogermańskiej grupy językowej, z nordykami, których określenie dokonane zostało na gruncie wyłącznie cech fizycznych. Te grupy, językowa i fizyczna, mają w swych podstawach odpowiadać sobie, a wszystko to, co poza tym wchodzi do grupy indoeuropejskiej („indogermańskiej") ma być tylko mniej doskonałą mieszaniną Germanów-Nordyków z ludami innych ras, a pierwotnie też i języków. Pogląd taki był np. silnie forsowany w ostatnim okresie w stosunku do Słowian, a stał się jak gdyby obowiązującym kanonem w niedawno minionych latach najazdu. W odmiennej nieco formie stosowano go również do ludów romańskich na Zachodzie. W tym wypadku początkowe zespoły indogermańskie miały się zmieszać z obcymi rasowo autochtonami, a w czasach już historycznych przyjąć znaczne domieszki pochodzenia orientalnego lub północno-afrykańskiego. Ponieważ jednak na te właśnie czasy przypada wielki rozkwit kultur romańskich, poszczególni przedstawiciele nauki niemieckiej, jak Woltmann, usiłowali wszystko, co wśród ludów romańskich reprezentowało najwyższy stopień talentu i genialności, wyprowadzić z północnego pochodzenia, chwytając się w tym celu najbardziej jaskrawych sposobów naciągania faktów. W ten sposób też wyrastał mit germański w nauce niemieckiej i częściowo też nieniemieckiej. W nauce np. słowiańskiej wpływy mitu germańskiego dadzą się wyśledzić w pewnych wypadkach u zdecydowanych nawet przeciwników politycznych Niemiec. Wielki rozwój nauki niemieckiej, zarówno pod względem ilościowym w opracowaniu poszczególnych zagadnień, jak i w stosowaniu specjalnych metod naukowych miał w tym oczywiście swą znaczną rolę.

Podstawy naukowe powyższej teorii były mimo to dość kruche. Dotyczy to przede wszystkim samego zbliżenia Germa-

nów, jako ludu ośrodkowego wszystkich Indoeuropejczyków („Indogermanów“), z nordykami. Porównawcze badania indoeuropejskie, w zakresie samego języka, nie zdają się wskazywać na północ europejską jako pierwotną kolebkę wszystkich „Indogermanów“, a w szczególności dotyczy to wybrzeży Bałtyku w ich całej rozciągłości i też złączonego z nim w jeden system wodny Morza Północnego. Łączność indoeuropejska stwierdzona w nauce XIX i XX w. opiera się, jak wiadomo, na wspólności cech gramatycznych oraz pewnej ilości słów, które są jak gdyby wspólnym dobytkiem wszystkich narodów mówiących językami należącymi do tej grupy. Otóż w tym wspólnym zapasie słów brak jest właśnie pojęć związanych z morzem, a przez to wskazujących na pobyt na morskich wybrzeżach. Wprost przeciwnie, materiał językowy zdaje się wskazywać na kontynentalną wspólnotę wszystkich Indoeuropejczyków. Północ skandynawsko-jutlandzko-bałtycka musi być w związku z tym wyłączona z rzędu możliwości odnalezienia tam najdawniejszych prasiedzib indoeuropejskich. Przeciwnicy północnej praojczyzny Indoeuropejczyków skłonni są wskutek tego szukać jej aż w Azji zachodniej, dokąd nie prowadzą najdawniejsze ślady historyczne, choć można by ją znaleźć także bliżej środka Europy. W każdym razie tą wspólną „praojczyzną“ — biorąc ten termin również relatywnie — nie mógł być jakiś niewielki, zwykle dość dowolnie wybrany kraik. Wielkie zróżnicowanie języków indoeuropejskich mogło się dokonywać tylko na dużych przestrzeniach, z czym nauka niedostatecznie się liczy. Ludy i kultury nadbałtyckie oraz samo przyuczenie się tamże do warunków morskich następowało przypuszczalnie później, gdy chodzi o ludy indoeuropejskie, a pierwotny autochtonizm należało by wobec tego — w każdym razie na bardzo znacznej części tych wybrzeży — oddać Finom.

Zrównanie Germanów, rozumianych niewłaściwie jako lud ośrodkowy wszystkich Indoeuropejczyków, z nordykami da się również i od strony antropologii bardzo poważnie zaczepić. Już przed pół wiekiem, w młodej wówczas nauce antropologii, zauważono, że ludy długogłowe, a jest to wybitna cecha nordyków, choć nie samych tylko nordyków, siedzą zwykle bliżej wybrzeży morskich, gdy krótkogłowe mieszkają w pośrodku kontynentów. Tak jest w Europie i w Azji, a więc na obu tych kontynentach, gdzie samo to zjawisko możemy najpełniej obserwować. Długogłowi nordycy obsiedli dziś morza Północne i Bałtyckie, poza jedynie enklawami o odmiennym składzie antropologicznym. Wybitnie długogłowa jest rasa śródziemnomorska,

która obsiadła kraje nad tym morzem w szczególności w zachodniej, bardziej otwartej jego części, ale również i we wschodniej, prócz tylko dynarskich wybrzeży Adriatyku. W przeciwstawieniu do tych ludzi, związanych przeważnie z morzem, typowymi góralami są krótkogłowe elementy alpejskie, bardziej na zachód, a także — w części być może tylko pierwotnie — dynarskie na południowym wschodzie. Nie inaczej jest również w Azji. Obszary kontynentalne, górskie i pustynne, zamieszkiwane są przez krótkogłowców, a najbardziej typowymi ich przedstawicielami są ludy mongolskie. Wzdłuż wybrzeży Pacyfiku, wśród mieszkającej tam ludności chińskiej — w przeciwstawieniu do Mongołów czy również Chińczyków kontynentalnych — wszędzie natomiast spotykamy długogłowców, których nauka antropologii określiła nawet jako typ pacyficzny. W świetle tych danych zrównanie „Indogermanów" z nordykami musi się wydać sztuczne i w samych swych założeniach chybione. W obu tych bowiem wypadkach dane, tyczące się grupy językowej i grupy fizycznej, prowadzą we wręcz odmiennych kierunkach, a mianowicie język indoeuropejski w stronę kontynentu, a rasa nordyczna ku wybrzeżom, w tym wypadku przypuszczalnie północnym.

Tak samo zresztą ulubiony pogląd nauki niemieckiej, że Indogermanie — zrównani w tym znaczeniu z Germanami — oraz równoznaczni w powyższym ujęciu nordycy są rasą najczystszą i najmniej zmieszaną z obcymi elementami, został tak poważnie podważony, że grozi mu zupełne runięcie. W językach germańskich znajdujemy nie mniejsze, ale właśnie większe odchylenia od pierwotnego języka wspólnego wszystkim Indoeuropejczykom. Znajdujemy tam w szczególności objawy głosowe, które wskazują na początkową trudność przyswojenia sobie mowy indoeuropejskiej i jej dźwięków w postaci tzw. przesuwki *(Lautverschiebung)*. Podobne zjawiska znajdujemy tylko u Ormian, znajdujących się na przeciwnym krańcu ludów indoeuropejskich, a więc zajmujących również stanowisko peryferyczne nie zaś centralne, w których (tj. Ormian) późniejsze przyswojenie sobie języka indoeuropejskiego nikt bodaj nie wątpi. W związku z powyższym Germanów próbowano uznać za indoeuropeizowanych Finów (F e i s t). W danych warunkach geograficznych było to wyjściem najłatwiejszym. Antropologicznie było by to możliwe o tyle, że zachodni Finowie różnią się znacznie od wschodnich (krótkogłowców). Trzeba by więc przyjąć, że typ długogłowy był pierwotny wśród zachodnich Finów. Głębsze różnice nie tylko fizyczne ale i kulturalne pozostały

przecież na przyszłość między Germanami i Finami. Indoeuropeizacja domniemana Germanów, pochodzących od Finów zachodnich i nadmorskich, nie zaś kontynentalnych, dokonać się mogła oczywiście nie w głębi Azji, czy nawet Eurazji, lecz na północnej peryferii środkowej Europy. Germanie zindoeuropeizowani pozostali też najbardziej północnym odłamem wszystkich ludów mówiących indoeuropejskimi językami. Przemiana wśród nich była radykalna, przypuszczalnie na podstawie zmieszania rasowego, tak że mogli się odtąd przeciwstawiać właściwym Finom, którzy pozostali samymi sobą. Odrębność od nich posiadała także podstawy społeczne, gospodarcze i kultury materialnej oraz duchowej. Finowie w większej swej części pozostawali długo ludami myśliwskimi, gdy Germanie, tak samo jak Słowianie, byli ludami rolniczymi. Germanie, Słowianie a na końcu samym Litwini zbliżyli się także do morza, które jednak (Bałtyk) w tradycji słowiańskiej pozostało morzem „czudzkim", tj. fińskim. Wcześniejsze siedziby Indoeuropejczyków znajdowały się w Europie środkowej, a nie na niegościnnej północy. W odleglejszej epoce kraje, jako pokryte lodowcem, były w ogóle nie do zamieszkania. Na północ najpierw posuwał się myśliwy, a tak było i w czasach dużo późniejszych. Rolnicy ze środkowej Europy przychodzili tu znacznie później. Do warunków północy z trudem się dostosowywali. W tym Germanie mieli też cechy ludów kontynentalnych z południa. Na „głodnej" dla nich, nie dla Finów, północy nabierali nowych cech [2].

Stłoczenie różnych ludów na wybrzeżu

Późno kolonizowana północ nie była zdolna odpowiedzieć zasadzie: „ex arcto lux". Wpływy cywilizacyjne — tak samo jak migracyjne ludności — szły z południa, jakkolwiek nie zawsze drogą najkrótszą. W zaludnieniu wybrzeży bałtyckich, obok najdawniejszych Finów, różne też ludy brały udział. Samo położenie geograficzne wpływało na mechanizm tych ruchów. Cechą tego położenia jest najpierw to, że podczas gdy Morze Bałtyckie wydłuża się ku północnemu wschodowi, to tymczasem dorzecza rzek płynących do Bałtyku wyginają się silnie w kierunku południowego wschodu. Przestrzenie śródlądowe, ciążące do Bałtyku, rozszerzają się więc jak gdyby w kształcie wachlarza. Wskutek tego w pobliżu wybrzeża morskiego następowało w różnych okresach stłoczenie różnych ras i szczepów w stopniu większym aniżeli w głębi kontynentu. Odpowiadało to zresztą kierunkowi migracji postępujących od czasów najdawniejszych od lądu ku wybrzeżu. Morze stanowiło naturalną za-

porę w dalszym posuwaniu się naprzód, a prócz tego korzyści płynące z posiadania wybrzeża skłaniały do pozostania tutaj. Przybysze, którzy osiedlali się na wybrzeżu, zaznajamiali się z czasem z żywiołem morskim. Z chwilą gdy przyswoili sobie znajomość żeglugi, mogli dopiero w pełni korzystać z rozlicznych zysków, jakie przynosiło morze. W życiu ich morze nabierało też z czasem coraz większego znaczenia. Wytwarzał się typ ludu morskiego, który górował nieraz swą przedsiębiorczością nad ludami kontynentu, ale i wówczas jeszcze główne szlaki wpływów kulturalnych szły z południa na północ a nie odwrotnie. Potwierdzają tę zasadę dane z prehistorii oraz najwcześniejsze dane historyczne.

Zależność wybrzeża od kontynentu doprowadza nas do jednego jeszcze stwierdzenia, które sprzeciwia się nie mniej stanowczo próbom oddania wyłącznego przewodnictwa na wybrzeżach północnego morza, jakim był Bałtyk, ludom germańskim. Widzieliśmy, że język germański ze swą pierwszą przesuwką głosową — była również i druga późniejsza — bardzo wcześnie uległ poważnym zmianom i najbardziej oddalił się od praindoeuropejskiego w akcencie i formach fleksyjnych. Wprost przeciwnie, zespołem językowym, który najwierniej zachował wszystkie właściwości z prajęzyka, był dawny język bałtosłowiański, a po rozpadnięciu się na dwie odrębne gałęzie: bałtycką i słowiańską, głównie bałtycki — więc litewski i pokrewne — zachował dawne konserwatywne formy, gdy słowiański uległ następnie większym zmianom. Jest rzeczą dobrze znaną dzisiejszym badaczom języka, że postaci najbardziej zbliżone do prajęzyka wszystkich Indoeuropejczyków znajdujemy w tekstach sanskryckich, pochodzących sprzed dwóch tysięcy i paruset lat, i w dzisiejszym języku litewskim. Wszystko to rzuca wiele światła na sprawę dawności zajmowania przez poszczególne ludy ich późniejszych siedzib. Otóż do najbardziej wyodrębniających się grup językowych wśród wszystkich języków indoeuropejskich należy grupa bałtycko-słowiańska. Wynikło to z długiego sąsiedztwa obu odłamów ciągnącego się od czasów bardzo dawnych aż do dziś dnia. Dzięki swemu niezmiennemu położeniu ludy bałtycko-słowiańskie mogły właśnie dłużej zachować swe właściwości językowe, a języki litewski i łotewski nawet do chwili obecnej. Jest to bardzo poważnym argumentem za autochtonizmem tych ludów w krajach, które zajmowały następnie w czasach historycznych i za brakiem poważniejszych domieszek zarówno etnicznych, jak przez dłuższy czas i kulturalnych. Związki Słowian z Bałtykiem były jednak bliższe niż Litwinów

i ludów im pokrewnych (wobec tego używana dziś w nauce dla tych ludów nazwa Bałtów byłaby historycznie nie dość uzasadniona), u których, jak wskazują na to ostatnie badania prof. F. Bujaka, dadzą się odnaleźć w samej nawet strukturze społecznej, a także w obyczaju i kulturze wpływy koczowników z głębi lądu [3]. Faktem jest również, że w życiu morskim na Bałtyku te właśnie ludy najsłabiej się zaznaczyły.

Słowianie nad Bałtykiem

Wśród Słowian, jakkolwiek byli oni, podobnie jak inne ludy indoeuropejskie, w najdawniejszym okresie silniej związani z lądem niż morzem, odnaleźć możemy we wczesnych już okresach znajomość morza i umiejętność wyzyskania płynących stąd korzyści. Przypisywanie im właściwości wyłącznie „lądowych" (Al. Brückner wśród uczonych, Stefan Żeromski wśród poetów) łączy się właśnie dopiero z okresami późniejszymi, a dotyczy to w szczególności Polaków, gdy ci zostali przez inne narodowości, głównie Niemców, odepchnięci od morza. Przykłady morskich kultur wśród Słowian można wskazać zarówno w ich odłamie południowym (źródłowo najstarsze wiadomości o żeglarzach z nad Adriatyku, wśród których szczególną śmiałością zasłynęli już w IX w. pogańscy korsarze z plemienia Narentanów), jak wschodnim (nad morzami Czarnym i Kaspijskim, od których to wybrzeży zostali następnie odepchnięci przez koczowników wschodnich, a później dopiero nad północnym Morzem Białym) i zachodnim. Związki Słowian z Bałtykiem prawdopodobnie były starsze, aniżeli z jakimkolwiek innym morzem. Nie możemy bowiem przejść obojętnie obok wiadomości geografa starożytnego z II w. po Chr., Ptolomeusza, o Zatoce Weneckiej, czyli — tu nad Bałtykiem — słowiańskiej. Nazwa ta oznaczała część południowego wybrzeża Bałtyku, które to morze było uważane w całości przez starożytnych za odnogę Oceanu. Według tegoż Ptolomeusza, a potwierdzają to inni pisarze starożytni, Wenetowie, uważani przez nas słusznie dziś za Słowian, należeli już wówczas do „narodów największych". Widocznie więc zajmowali bardzo znaczne obszary na południe od wybrzeży Bałtyku, realizując w ten sposób już wówczas związek kontynentu z wybrzeżem. Wędrówki ludów germańskich z północy, a w szczególności Gotów, nie zmieniły na długo sytuacji nad Bałtykiem. Według pisarza z VI w., Jordanisa, u którego po raz pierwszy znajdujemy wyraźne zidentyfikowanie Wenetów ze Słowianami, liczny ten lud zajmował niezmierzone przestrzenie na północ od źródeł Wisły. U źródeł tej rzeki

siedzieli „Vidivarii", którą to niezrozumiałą nazwę ostatnio wytłumaczył G. Labuda jako lud złożony z różnych szczepów windyjskich czyli słowiańskich, a to w oparciu o wiadomość samego Jordanisa, że są „z różnych narodów złączeni" [4]. Za nimi dopiero, dalej ku wschodowi, siedzieli na wybrzeżu „oceanu" Estowie, których powszechnie identyfikujemy z ludami litewskimi albo bałtyckimi [5]. Wreszcie w IX w. żeglarz anglosaski Wulfstan w opisie swej podróży po Bałtyku wyraźnie zaznaczył , że Słowianie zamieszkiwali na całym południowym wybrzeżu bałtyckim od Haedum (czyli Szlezwiku) na zachodzie aż do Truso (w pobliżu Elbląga) na wschodzie. W ciągu siedem dni trwającej podróży na tej przestrzeni, bez żadnych przerw w żegludze, wszędzie miał tylko kraj słowiański. Wisłę określił jako rzekę bardzo wielką, która wypływa z kraju Wenetów czyli Słowian, a wpada do morza Estów. W tym ostatnim określeniu raczej morze „czudzkie", zgodnie z nazwą spotykaną u tzw. Nestora, aniżeli „litewskie", dostrzegamy. Sąsiadami natomiast Słowian na wybrzeżu byli wówczas Pruso-Litwini.

W wyłącznej osiadłości Słowian na południowym wybrzeżu Bałtyku, stwierdzonym tak niedwuznacznie przez źródła współczesne, napotykamy na jedną tylko, choć pozorną w istocie przeszkodę. Taką przeszkodą pozorną jest teoria, wznowiona w ostatnim czasie, o przetrwaniu wśród Słowian dawniejszej ludności germańskiej. W możliwość istnienia takiej „pragermańskiej" ludności na obszarach zajmowanych przez Słowian we wcześniejszym średniowieczu wierzono dość powszechnie w nauce niemieckiej w pierwszej połowie XIX w. Następnie jednak pogląd ten zarzucono jako nie znajdujący najsłabszego nawet potwierdzenia źródłowego [6]. W ostatniej epoce wznowił go dla wybrzeża dość niefortunnie historyk gdańsko-niemiecki, E. Keyser. Nieprawdopodobieństwo tego przypuszczenia wynika również stąd, że ostatnie wędrowne ludy germańskie przeszły tędy już w III w. po Chr., jak to można przyjąć za L. Niederlem (według większości historyków niemieckich jeszcze dwa wieki dłużej, ale i to nie zmienia postaci rzeczy). W ten sposób chwila, gdy ludy germańskie (północne) w pochodzie ze skandynawskiej swej ojczyzny ku wybrzeżom Morza Czarnego opuściły kraje między Odrą i Wisłą, a raczej Pregołą, była odległa o pół tysiąca lat od relacji Wulfstana. W ciągu tak długiego okresu czasu nieliczne resztki ludności obcojęzycznej, gdyż o taką możliwość jedynie chodzi, rozproszone wśród obcej masy etnicznej, nie były w stanie zachować swej odrębności, a to tym bardziej,

że chodzi tutaj o ludność barbarzyńską. Niezmiernie dowolne jest w szczególności twierdzenie E. Keysera, widzące w tych resztkach dosłownie „Kulturträgerów", a wędrujące szczepy niemieckie niewiele miały wspólnego z późniejszymi średniowiecznymi Niemcami, wykształconymi w kulturze zachodniej. Kultury słowiańskiej, jakkolwiek należącej również do relatywnie „barbarzyńskich", nie należy za to zbyt nisko oceniać, biorąc pod uwagę w szczególności ich starą kulturę rolniczą.

Polska lądowa i Polska bałtycka

Rozległe słowiańskie Pomorze było wydłużoną krainą nadmorską, której sytuacja geograficzna odpowiadała dokładnie starej swej nazwie. Pomorzanami też od dawna nazywano jej mieszkańców (*Pomerani* lub *Pomorani* źródeł łacińskich, którą to nazwę trafnie wyjaśnił już Helmold w XII w., a polski Mistrz Wincenty nazywał ich po prostu *Maritimi*. Słowiańską formę przekazała kronika kijowska: *Pomorianie*, tj. mieszkający nad morzem. Późniejsza forma Kaszubów wystąpiła najpierw na Pomorzu zachodnim, a później na wschodnim). Do szczepu polskiego zaliczyła Pomorzan już kronika kijowska, czyli tzw. Nestor, tj. w jej terminologii do Lachów, i w związku z tym mówi o nich, że przytykają do morza „waręskiego", jak w tym miejscu nazywa Bałtyk. Dalej na zachód mieszkających Słowian z wybrzeża nie nazywano już jednak Pomorzanami. Ludy nadmorskie, wśród nich także najbliżsi Pomorzanie, różniły się jednak od swych pobratymców z głębi lądu, oddzieleni od nich pasem puszcz. Różnili się w szczególności sposobem życia, które było inne na wybrzeżu a inne w przestrzeniach śródlądowych. Byli oni od nich bogatsi i bardziej zaawansowani w kulturze materialnej, a prawdopodobnie bardziej również rozwinęli swą religię pogańską. W życiu politycznym wykazywali natomiast wybitny konserwatyzm, który utrudniał im przejście do nowych form bytu z chwilą, gdy ta możliwość stanęła przed nimi wraz z przyjęciem chrześcijaństwa.

Państwo polskie powstało w X w. wśród Słowian lądowych, czyli Polan, a nie wśród Pomorzan. Organizacja państwa rozpoczęta nad Wartą, a szybko rozpowszechniona nad środkową i górną Wisłą oraz nad górną Odrą, mimo nawet początkowej rywalizacji z Czechami, największe trudności napotkała u ujścia obu tych rzek. Mieszkowi I udało się wprawdzie przyłączyć całe rozległe Pomorze i osiągnąć przez to brzeg „długiego morza", a Bolesław Chrobry wzmógł intensywność misji pomorskiej przez założenie biskupstwa w Kołobrzegu — w tym wy-

padku Mieszko niósł miecz na Pomorze, a Bolesław szedł z krzyżem — „demony“ morskie, z którymi walczył pierwszy i jedyny biskup kołobrzeski, według relacji biskupa merseburskiego i kronikarza Thietmara, wyszły jednak z powrotem na brzeg i przy czynnej pomocy w początkach chrześcijańskiego cesarza i władcy Niemiec (Henryka II) zawładnęły z czasem całym obszarem aż do Noteci, który stał się z powrotem krajem pogańskim. Wielką rolę w tym odegrali również słowiańscy Lutycy zza Odry, z którymi Niemcy, nie mogąc ich pokonać, sprzymierzyli się przeciw Bolesławowi Chrobremu, którego potęgę uznali za niedogodną dla siebie. W rezultacie reakcja pogańska, która wśród Polan trwała po śmierci syna Bolesławowego, Mieszka II, tylko lat parę, na Pomorzu zapanowała na przeciąg z górą stulecia. Przez to jednak Pomorze nie stało się mniej słowiańskim od Polski lądowej, a nawet silniej trwało, wraz ze Słowianami zaodrzańskimi, przy dawnych formach życia wszystkich Słowian. Przez to jednak nie było również bardziej słowiańskim, gdyż jedynie nieżyczliwa dla nas historiografia niemiecka utożsamia tzw. słowiański okres z dawnymi formami bytu, gdy przyjęcie nowych form życia utożsamia z „niemieckim“ okresem, jak gdyby Słowianie byli niezdolni żyć w nowych warunkach. W ten sposób dokonało się rozszczepienie Polski na lądową chrześcijańską i nadmorską pogańską. Polska w oparciu o Bałtyk napotkała na trudności, mające swe źródła w kulturze i religii, ale przybierające formy polityczne. Polityczny program bałtycki został zachwiany, jakkolwiek polscy Piastowie nie wyrzekali się swych praw i swych zamierzeń, a po kilku mniej trwałych próbach ich realizacji osiągnął swój cel, w znaczeniu politycznym i religijnym, Bolesław III Krzywousty w początku XII w. Późniejszy upadek jedności nadbałtyckiej i wciśnięcie się na Pomorze po raz pierwszy wpływów niemieckich płynęło już z innych źródeł, w czym czas stracony w uzyskaniu zupełnej jedności politycznej odegrał również znaczną rolę. Aż do schyłku XII w. — jako datę zwrotną można utrzymać rok 1181, tj. rok hołdu Bogusława I pomorskiego — nie ma jednak żadnego powodu, ażeby cały obszar nadbałtycki, między dolną Wisłą i dolną Odrą, wydzielać w najmniejszej nawet mierze z dziejów polskich i włączać go do dziejów dalszych państw ościennych. Dzieje polskie w całym tym okresie posiadają dwa przeciwne sobie bieguny — na południu i na północy — ale przez to nie przestają wyrażać odmiennych wprawdzie, ale równie charakterystycznych i z gruntu miejscowego wynikających tendencji mieszkającego tam żywiołu słowiańskiego, złączonego wciąż — mimo rozszczepienia się kul-

turalnego i politycznego — wspólnością krwi i języka, w znacznym stopniu jeszcze obyczaju, tym bardziej form społecznych i ustrojowych. Możemy więc mówić przez cały czas o Polsce bałtyckiej, która też była nią wówczas bardziej, przez ścisłe zrośnięcie się z morzem, aniżeli kiedykowiek później w ciągu wieków następnych. Przeciwieństwo Pomorzan i Polan, wyrastające z poprzedniej epoki plemiennej, nie sięgało poziomu zadań naprawdę narodowych, które jedynie mianem polskich, zgodnie z nazwą głównego ośrodka państwowego, określić możemy. Tymczasem jednak Pomorze, nie stanowiące zresztą jednolitej i zwartej całości, lecz przeciwnie mocno zróżnicowane politycznie i ustrojowo, żyło swym życiem własnym i w wielu rzeczach odrębnym, choć w niejednym wciąż bliskim i przypominającym stosunki panujące wśród nieco bardziej oddalonych przestrzennie braci z kontynentu.

W XI i XII w. znaczenie Słowian na Bałtyku wzrosło. Wśród ludności nadbrzeżnej wytworzyła się swoista kultura, która w niejednym przypominała wikińską kulturę Skandynawii. W wielu wypadkach mogą to być tylko paralele wynikające z podobnych warunków życia morskiego. Kiedyindziej mogą to być wpływy kulturalne, które były niezależne od warunków politycznych. Na południowych wybrzeżach Bałtyku w całym tym okresie Skandynawowie są jak gdyby nieobecni. W XI i XII w. u ujścia Odry i w innych punktach południowego wybrzeża brak jakichkolwiek śladów pobytu tam ludności skandynawskiej. Na samym Bałtyku napady wikińskie podejmują nie Skandynawowie, u których okres wikiński kończy się już w tym czasie, lecz Słowianie z południowych wybrzeży. Słowiańscy „chążebnicy" — termin odpowiadający w przybliżeniu północnej nazwie wikingów — napadają i pustoszą wybrzeża duńskie i szwedzkie. Drogami wodnymi Słowianie przenikają nawet w głąb kontynentu, jak np. w okolice jeziora Möllar, gdzie później powstanie Sztokholm. W tym znaczeniu Słowian pomorskich, meklemburskich i rugijskich można nazwać ostatnimi wikingami Bałtyku. Podobnie jak nadadriatyccy Narentanowie, lud morski słowiański z wybrzeży Bałtyku okazuje szczególnie silny konserwatyzm i przywiązanie do dawnych form życia plemiennego, a jednocześnie rozwija swą młodą stosunkowo kulturę morską. Kultura to jeszcze o typie właściwym okresowi barbarzyństwa. To samo jednak da się powiedzieć również o kulturze wikińskiej w Skandynawii. Okólną drogą z zachodu dostawały się tu już wcześniej pewne wpływy kulturalnego południa. Do tych zaliczyć należy np. historię run skandynawskich, powsta-

łych pod wpływami łacińskimi i greckimi, a nie będących bynajmniej pismem oryginalnym. W pośrednictwie tym dużą rolę odegrała Irlandia (ślady w motywach zdobniczych), a później Anglia. Kultura wikińska, poza swym charakterystycznym związkiem z morzem, była więc kulturą pochodną i peryferyczną. Podobnie jak państwa słowiańskie, tak i skandynawskie, dopiero z chrześcijaństwem przechodziły do wyższego kręgu kultury. To dotyczyło i Pomorza. Sto zgórą lat trwająca tutaj reakcja pogańska osłabiła nie tylko państwo polskich Piastów, związanych z kręgiem kultury chrześcijańskiej, lecz niszczyła, a przynajmniej wydatnie zmniejszała, wspólne widoki polityczne i kulturalne — w ramach nowej na tych ziemiach powszechnej kultury — na dalszą przyszłość. Nie mniej przecież własne życie Pomorza było bujne i stosunkowo bogate.

II. GOSPODARSTWO

Wieś słowiańska

Ogólny obraz Słowiańszczyzny zachodniej, a w szczególności także krajów po tej stronie Odry, a więc wchodzących w skład państwa Piastów w pewnych okresach praktycznie, w pewnych zaś tylko jako postulat polityczny, co w szczególności dotyczy Pomorza Zachodniego, możemy najlepiej sobie odtworzyć na podstawie atlasu nazw geograficznych. Jest rzeczą niezmiernie znamienną, że dla krajów tych możliwe jest odtworzenie mapy nazw geograficznych słowiańskich, a mamy tu oczywiście na myśli kraje później zgermanizowane. Rekonstrukcja nazw dokonuje się z pomocą zarówno mapy niemieckiej, która zawiera często i gęsto nazwy powierzchownie tylko zgermanizowane i widocznie zdradzające swą dawną słowiańskość, jak z pomocą źródeł historycznych, umożliwiających poprawienie nazw zniekształconych lub zastąpienie nazw niemieckich, wprowadzonych niegdyś w miejsce dawniejszych słowiańskich. Mimo możliwości częściowych omyłek i wahań w ustaleniu nazw rezultaty osiągnięte na tej drodze są w istocie bardzo poważne i były takimi już przed urzędowym ustalaniem nazw, dokonywanym zresztą przez organa naukowo kompetentne, na terenie dzisiejszych Ziem Odzyskanych. Dla historii, a w szczególności historii gospodarczej, najważniejszą rzeczą nie jest nawet zupełna ścisłość etymologiczna tych ustaleń, lecz samo stwierdzenie istnienia nazw, a zatem i osadnictwa słowiańskiego. Dla geografów i historyków z tego punktu wi-

dzenia mapa dawnych nazw słowiańskich staje się sama przez się nieocenionym źródłem dla historii osadnictwa i gospodarstwa tego kraju. (Odpada tu oczywiście tworzenie nazw nowych w miejsce zupełnie nie zachowanych nazw słowiańskich). Z mapy tej wyciągać można bardzo cenne nieraz wnioski. A więc zauważony przez geografów (C z e k a l s k i) fakt zupełnego prawie opanowania ziem żyźniejszych i bardziej nadających się do uprawy. Gęsta sieć nazw niemieckich występuje niekiedy tylko w okolicach uboższych, zwykle dłużej pozostających pod lasem, a więc później zkolonizowanych. Nie wyklucza to zresztą, że i taką kolonizację mógł przeprowadzać potomek dawnego słowiańskiego chłopa, albo sam już zgermanizowany, albo tylko kierowany przez niemiecką zwierzchność i poddający się niemieckiemu obyczajowi. Mapa nazw słowiańskich nie pokrywa się zazwyczaj zupełnie z mapą pozostałych w kraju zgermanizowanym resztek słowiańskich, zachowujących swój język i swój obyczaj słowiański. W ostatnim wypadku chodzi zwykle, przeciwnie niż poprzednio, o okolice uboższe, a przynajmniej z daleka od głównych ośrodków życia politycznego i kulturalnego położone. Widzimy więc, że kolonizacja i procesy asymilacyjne szły niejednokrotnie zupełnie odrębnymi drogami. Większy napływ do osad głównych przybyłej ludności mógł oczywiście również zmieniać jej pierwotny skład etniczny przy zachowaniu dawnej słowiańskiej w swym rdzeniu nazwy, choć z drugiej strony zjawisko takie nie było również powszechne. W krajach późnej kolonizacji, np. na piaszczystych gruntach po lasach, występująca znaczna ilość wsi słowiańskich świadczy niewątpliwie o bardzo długim utrzymywaniu się tutaj elementu słowiańskiego, który nie podlegał asymilacji kulturalnej i narodowej. Znaczna gęstość nazw słowiańskich, brana w całości, świadczy w każdym razie o daleko posuniętym zagospodarowaniu kraju, jakkolwiek nawet osady ukrywające się pod tymi nazwami mogły być mniejsze od późniejszych, który to objaw występuje nie tylko na dawnych ziemiach słowiańskich, ale również na Zachodzie, w szczególności na zachodzie Niemiec. W rezultacie dla ziem słowiańskich, które uległy późniejszej germanizacji, odnosimy często wrażenie, że znaczna część pracy gospodarczej na wsi została już dokonana w okresie politycznie i narodowo słowiańskim. Wkład przychodzących tutaj później Niemców był więc proporcjonalnie znacznie mniejszy, niż apriorycznie, lub z pomocą błędnych metod statystycznych (np. u A. M e i t z e n a, utożsamiającego średniowieczną przebudowę wsi pod egidą wielkiej własności z kolonizacją niemiecką i wycią-

gającego stąd błędne również wnioski o liczebności osadników niemieckich przybyłych już w okresie późniejszego średniowiecza, w tym wypadku mianowicie na Śląsk), usiłuje się to przedstawić. Wynika stąd, że sam przebieg germanizacji spełniał się bardziej powierzchownie, a jak z obserwacji już źródeł historycznych wynika, głównie odgórnie nie zaś oddolnie, zaś przekonanie o masowej kolonizacji z pomocą chłopów niemieckich w większości wypadków nie znajduje podstaw w źródłach historycznych. Uwagi te mają charakter ogólniejszy, ale odnoszą się w szczególności również do wybrzeża, a zwłaszcza do Pomorza Zachodniego — (Wschodnie nie wchodzi tu w grę wskutek zachowania w przeważającej bardzo części charakteru polskiego kraju chłopskiego), do którego posiadamy tak bardzo cenny atlas nazw geograficznych ks. St. Kozierowskiego[7].

Miasto słowiańskie

Wielkie niespodzianki przynoszą nam również pomorskie miasta. Warunki tworzenia miejskich osiedli znajdowały się tutaj już w najdawniejszym okresie tak nazwanej przez nas Polski bałtyckiej. Ludność słowiańska wybrzeża Bałtyku od ujścia Wisły aż poza ujścia Odry trudniła się nie tylko żeglugą, ale i handlem morskim. Najruchliwsze ośrodki tego handlu znajdowały się po obu stronach ujść Odry. Najwięcej też o nich posiadamy wiadomości, zaczerpniętych zwłaszcza z żywotów św. Ottona, apostoła Pomorza w latach 1124-5 i 1127, oraz z późniejszych nieco dokumentów. Znajdowały się tutaj ludne i dobrze prosperujące podgrodzia i grody słowiańskie, jak Szczecin, Wolin, Kamień, Kołobrzeg, a dalej ku zachodowi Wołogoszcz, Dymin, Chozegowa i Uznam. Nad dolną Wisłą dominujące znaczenie posiadał już wówczas Gdańsk. W odróżnieniu od mniejszych grodów, służących jako schronienie w chwilach niebezpieczeństwa dla okolicznej ludności, życie tu było bardziej skomplikowane, a grody wraz z podgrodziami posiadały stałych mieszkańców. Najwięcej szczegółów posiadamy ze słowiańskiego Szczecina, zajmującego wielką przestrzeń. Wewnątrz dzielił się na dzielnice albo zaułki (vici) i ulice (plateae). Całą ludność słowiańskiego Szczecina oblicza się na 5 do 9 tysięcy, czyli że nie ustępował zaludnieniem znacznym miastom na Zachodzie. Wiadomości o przeprowadzeniu ulic wewnątrz grodu posiadamy również z Wolina, poparte bezpośrednio przed wojną niezmiernie cennymi wykopaliskami, a także z Kamienia, Wołogoszcza i in. Nawet mniej znaczny gród Kłodona nazwano współcześnie „wielkim obszarem i przestronnym". Możemy rów-

nież odtworzyć wygląd zewnętrzny miast pomorskich w tym okresie. Domy budowano wyłącznie z drzewa. Wyłączność użycia materiału drzewnego powodowała liczne pożary, przed którymi ludność żywiła wielką obawę. W budownictwie drzewnym Słowianie doszli jednak do dużej doskonałości, a sztukę ciesielską pogan podziwiali chrześcijańscy przybysze. Miasta pomorskie nie odznaczały się jednak wielkim porządkiem. W Wolinie ulice były bagniste i błotniste, pełno też było tu mostów i drewnianych kładek, które wraz z wymoszczonymi drzewem jezdniami służyły komunikacji w obrębie miasta. Ulice miast pomorskich odznaczały się wielką ruchliwością i nie rzadkie tu były zbiegowiska uliczne świadczące o tym, że ludność miejscowa przywykła do tłumnego życia zbiorowego. W grodach gromadziła się też licznie ludność okoliczna dla załatwienia swych spraw targowych. Targi odbywały się w określone dni, a większe grody były ośrodkami nie tylko dla bliższej, ale i dla dalszej okolicy.

Największe znaczenie posiadał jednak handel morski. Mieszkańcy różnych miast łączyli się ze sobą na wielkie wyprawy handlowe. Wówczas, według świadectwa żywociarzy św. Ottona, miasta pomorskie pustoszały prawie zupełnie, gdyż większość mieszkańców udawała się za morze dla załatwienia swych spraw handlowych. Zajęcia kupieckie nie były właściwością odrębnej klasy kupieckiej, lecz wszystkich mieszkańców wolnych. W szczególności w handlu dalekomorskim brali udział najzamożniejsi i zarazem najbardziej wpływowi na Pomorzu, czyli szlachta miejscowa. Byli oni jednocześnie posiadaczami ziemi, stąd i niewolników, kupcami, wojownikami i żeglarzami, a nie rzadko korsarzami. W społeczeństwie tym, o formach społecznej organizacji rodowej, spotykamy też gromady klientów, ściśle poddanych autorytetowi swych panów i opiekunów. Cechą społeczeństwa pogańskiego był wielki szacunek dla bogactwa i pogarda dla ubóstwa. Rzemieślnicy w znacznej części mieszkali jeszcze w oddzielnych wsiach, ale też i w podgrodziach. Rybactwem rzecznym i morskim trudniła się też ludność wsi i grodów pomorskich. W rybołówstwie morskim szczególną rolę odgrywał połów śledzi. Wielkie ilości śledzi dochodziły w szczególności po nawróceniu, a więc jeszcze w ciągu XII w., do ziem wewnętrznych Polski, a ślady tego znajdujemy nawet w okolicach Skaryszewa, czyli na południe od dzisiejszego Radomia.

Nawrócenie Pomorza w początkach XII w. nie od razu zmieniło dotychczasowy tryb życia mieszkańców. Podgrodzie

słowiańskie z końca XII i początków XIII w. nie różniło się jeszcze swym wyglądem od stanu, jaki poznaliśmy sto lat wcześniej, a zajęcia ludności i jej struktura społeczna niewiele też się zmieniły. Ruchliwe życie podgrodzia poznajemy np. ze wzmianki o Uznamiu. Zakonnicy tamtejsi skarżyli się na zgiełk spraw targowych i wrzawę czynioną przez zbierające się tłumy, także na ciasnotę miejsca, wodę zanieczyszczoną i zepsute powietrze, czyli że były to wszystko cechy rozwiniętego życia miejskiego. W miastach nadmorskich wielki ruch handlowy łączył się w dalszym ciągu z morzem. O ruchu handlowym w podgrodziach świadczą również nadania różnych dochodów klasztorom, nieraz w głębi lądu położonym, jak to opłat targowych, karczem, ceł i myt. Przynajmniej część tych opłat pochodziła z obrotu morskiego. Skład etniczny ludności podgrodzi i jej społeczna struktura pozostawały wciąż te same, czyli że były to jeszcze miasta wyłącznie słowiańskie. Wiadomości historyczne, stosunkowo obfite zwłaszcza w stosunku do miast Pomorza Zachodniego, a mniej obfite, lecz dające się wcale dobrze zrekonstruować, w stosunku do Gdańska, znalazły pełne potwierdzenie w wykopaliskach na terenie Wolina. Uderzająca jest zwłaszcza rozległość tych wykopalisk w zestawieniu z niewielkim miasteczkiem niemieckim, znajdującym się na tym terenie bezpośrednio przed ostatnią wojną. Wielkie osiedle typu miejskiego ze wszystkimi cechami znanymi nam już z opisów źródłowych zachowało liczne ślady drewnianego budownictwa, moszczonych ulic, a także różnorodne wyroby rzemieślnika słowiańskiego i monety srebrne używane w handlu.

Duże znaczenie dla poznania miast-podgrodzi słowiańskich i ich rozwoju posiadają także studia nad planami miast pomorskich. Pozwalają one odkryć ślady najdawniejszego zasiedlenia oraz wskazują na nieprzerwaną ciągłość tamtejszego osadnictwa. Regularne przeprowadzenie ulic i rozmieszczonych wzdłuż nich budynków da się w wielu wypadkach z planów tych wyczytać już dla najdawniejszego okresu słowiańskiego. Na przykładzie Szczecina i bardziej jeszcze na zachód położonego Pasiwilka można wykazać, że tzw. w nauce dawniejszej, w szczególności niemieckiej, wschodnio-niemiecki kolonialny plan miasta był w istocie dziełem jeszcze Słowian. W innych wypadkach, jak w Kołobrzegu i Pyrzycach, ludność dawnego miasta-podgrodzia opuściła w okresie późniejszym dawną swą siedzibę i osiadała obok na nie zajętym dotąd obszarze. Wówczas nowe miasto trzeba było jednorazowo wytyczyć. Starą sie-

dzibę porzucano, gdyż nie odpowiadała ona już nowym warunkom gospodarczym i społecznym. Nawet jednak w tym wypadku posługiwano się wzorami zapożyczonymi z własnej praktyki.

Początki Szczecina

Obraz powyższy opiera się głównie na wiadomościach z początku, środka i końca XII w. Nasuwa się jednak pytanie, jak daleko wstecz źródła historyczne, a obok nich także prehistoryczne, pozwalają cofnąć zasadnicze przynajmniej rysy tego obrazu. Na przykładzie dwu miast najznaczniejszych, będących w ostatnim czasie przedmiotem badań specjalnych, mianowicie Szczecina i Gdańska, spróbujemy to przedstawić [8]. Szczecina, jako znacznego grodu, mamy prawo dopatrywać się w drugiej wzmiance (o „Schinesge" — zniekształcenie wynika z trudności oddania fonetycznych dźwięków słowiańskich przez obcego pisarza, przykłady czego w tym czasie są bardzo pospolite; tak np. dokument z r. 1146, wystawiony przez kardynała legata papieskiego Humbalda, wymienia niewątpliwie Trzemeszno w formie „Sciremusine") dokumentu z ok. r. 990 (tzw. *Dagome iudex*). U kronikarzy z XI w., w szczególności Adama z Bremy, na pierwszy plan wysuwa się Wolin, który spycha wówczas na dalsze miejsce Szczecin. W początkach XII w. stanowisko przodujące Szczecina nie jest natomiast przez nikogo kwestionowane. Szczecin nazywany jest wówczas nie tylko stolicą całej prowincji i miastem-macierzą dla innych, ale przypisywana mu jest również największa dawność wśród miast pomorskich. Ostateczne zwycięstwo w wyścigu z Wolinem tłumaczy się zupełnie prawdopodobnie zmianą w sytuacji politycznej. Jeszcze w pierwszej połowie XI w. Szczecin, na lewym brzegu dolnej Odry położony, był bardziej zagrożony ze strony pobliskich Weletów, czyli Lutyków, gdy znajdujący się na wyspie Wolin mniej odczuwał to niebezpieczeństwo. W początkach XI stulecia, a także w poprzednim X w., Wolin sprzymierzał się nawet z Lutykami. Do korzyści osiąganych na morzu miał bliższy dostęp, ale stąd też przyszło w połowie XI stulecia największe niebezpieczeństwo. Wyzwanie rzucone Danii przez słowiańskich piratów spowodowało odwet, który doprowadził do zniszczenia miasta przez Duńczyków w r. 1043. Miasto podniosło się po klęsce, ale dalsze zagrożenie nie ustawało. W tym samym zaś czasie zmierzch potęgi Weletów, z którym łączyła się w kilka dziesiątków lat później ekspansja polityczna książąt pomorskich dość daleko na lewym brzegu Odry, wyzwa-

lał jednocześnie Szczecin z dotychczasowego zagrożenia. Odtąd następowała jak gdyby zmiana ról między oboma przodującymi miastami zachodniego Pomorza, dającą stałą przewagę Szczecinowi.

Miasto to, którego nazwa słowiańska brzmiała przypuszczalnie Szczycin (właściwościami fonetyki niemieckiej należy tłumaczyć zamianę Szczycina na Szczecin od niem. Stettin, podobnie jak Dymina na Demmin, a nawet w czasach już współczesnych podpoznańskiej Kobylnicy na niem Kobelnitz; w obu ostatnich wypadkach słowiańska forma „dymu" i „kobyłv" nie budzi chyba wątpliwości, mniej pewne jest Szczytno, proponowane przez językoznawców, ale źródłowo nie dające się stwierdzić, gdy Szczycin — w formie „Stitin", dającej się jednak tylko w powyższej postaci odczytać — jest pospolity w napisach napieczętnych i w źródłach duńskich, nie zaś niemieckich) położone było na trzech „szczytach", czyli wzgórzach. Odznaczał się warownością położenia, którą wysoko cenili już współcześni (Saxo Grammaticus, duński kronikarz), tak że w przysłowie nawet to weszło. Gród sam, którego początki na podstawie danych wykopaliskowych dadzą się odnieść przynajmniej do połowy VIII w., miał postać pierścieniowato-owalną i należał do grodów „wzniesieniowych". Obronność zwiększały ostrokoły i obronny system „izbic" oraz otaczające wody i bagna. Te umożliwiały jednak dostęp do Odry, w której stronę ciągnęło się rozległe podgrodzie. Odległość od morza, z którego tak często przychodziło zagrożenie, sprzyjała również wzrostowi osady handlowej, nie uniemożliwiając jednocześnie płynących z morza korzyści i dlatego Szczecin wczesnośredniowieczny był wybitnie miastem morskim, unikając jednocześnie szeregu płynących stąd niebezpieczeństw. Podgrodzie otaczano również wałem obronnym, dającym ludności większe poczucie bezpieczeństwa i zachęcającym do osiedlania się w miejscu bronionym. Tylko że miejsce zamknięte w tych granicach wkrótce przestało wystarczać. Dawne, z czasów jeszcze przed nawróceniem, centrum życia politycznego i administracyjnego, religijnego („kąciny" pogańskie) i handlowego nie uroniło nic ze swego znaczenia po religijnym przewrocie, tylko że obcy zaczęli się odtąd liczniej zjawiać, a wśród nich przeważali Niemcy.

W drugiej połowie XII w. w życiu handlowym Pomorza Zachodniego wzięły już udział klasztory, jak o tym świadczą obfite nadania w grodach pomorskich, zwalniajxce od ceł *per totam terram nostram... in foro... in pontibus, in urbibus et in navibus* , a odnoszące się też do Szczecina i Wolina. Ale przed

końcem XII w. zjawili się także pierwsi świeccy Niemcy, wśród których znajdowali się ludzie wpływowi i zamożni w rodzaju Beringera, „dobrze urodzonego“, przychodzącego z Bambergu, skąd powołano wcześniej pierwszego apostoła Pomorza, a który był zarazem założycielem jednego z kościołów szczecińskich. Znaczny obszar „najrozleglejszego“ miasta pozwalał na osadzanie tutaj różnych przybyszów. Największe znaczenie w pierwszej części następnego XIII stulecia zdobędą sobie kupcy lubeccy, będący uczestnikami wielkiego handlu bałtyckiego i rozporządzający niewątpliwie wielkimi środkami pieniężnymi, którzy, podobnie jak wcześniej klasztory, zdobywają sobie od książąt pomorskich zwolnienia od wszelkich opłat celnych. Dzięki temu na obszarze całego Pomorza poruszali się z całą swobodą, gdy przybywali tutaj dla swych spraw handlowych. Niedługo też powstał w Szczecinie „zaułek“ niemiecki, w którym handel rozwijał się konkurencyjnie z handlem dawnych mieszkańców. W r. 1243 stare podgrodzie słowiańskie, złączone w jedną całość z zaułkiem niemieckim przy kościele św. Jakuba, utworzyły znowu jedno miasto. Była to tzw. lokacja, która nie zamknęła zresztą procesu rozwojowego Szczecina ku „wolności miejskiej“ na wzór miast w zachodniej Europie. Wzrastający żywioł niemiecki przynaglił z czasem szlachtę szczecińską do emigracji na wieś, a ludność z innych warstw społecznych została zepchnięta powoli na przedmieścia. Miasto oderwane od okręgu i rozwijające własny samorząd na podstawie nadań książęcych wstępowało w nowy okres. Wygląd zewnętrzny miasta nie od razu też się zmienił, skoro dopiero w XIV w. powstały pierwsze wymienione w źródłach domy murowane.

Początki Gdańska

Nie inaczej rozwijał się także Gdańsk na wschodnim, nadwiślańskim Pomorzu [9]. W związku z podróżą misyjną św. Wojciecha do Prus w r. 997 najstarszy żywot apostoła wymienia *urbs Gyddanyzc,* a więc Gdańsk pod jego polską i słowiańską nazwą. Ma ta nazwa, bez względu nawet na wybór etymologii, szerokie oparcie w polszczyźnie i kaszubszczyźnie (M. Rudnicki) a historyczne względy stwarzają hronologiczną niemożliwość łączenia jej ...z Gotami i jedynie jest możliwe traktowanie jej na tle środowiska słowiańskiego (Simson). Ostatnie badania z danych prehistorii i historycznych wiadomości epoki antycznej wyprowadzają następujące konkluzje: 1. Czynnikami rozwojowymi w różnych epokach były Wisła i Bałtyk; 2. W czasach prehistorycznych widoczna jest przewaga wpły-

wów lądowych; 3. Najazdy północne wywierały wpływ o przejściowym tylko znaczeniu, a w szczególności brak jest możliwości łączenia kwestii Gotów z Pomorzem wczesnohistorycznym; 4. Warunki powstania poważnego punktu wielkiego handlu, a obok tego i lokalnej wymiany istniały na miejscu, w pobliżu bursztynowego wybrzeża i u ujść Wisły. W szczególności ekspansja handlowa rzymska w I/II w. i arabska w X w. natrafiała tutaj na ważny punkt handlowy, wcześnie też wytwarzała się tutaj stała lokalna wymiana z Pomorzem, Prusami i śródlądową Polską. *Urbs Gyddanyzc* z czasów Chrobrego, dla powagi źródła warunków politycznych, była już znaczną osadą handlową, a w chwili przybycia Wojciecha zbierały się tutaj gromady ochrzczone, podobnie jak w sto lat z górą później w miastach zachodniego Pomorza. Nie może się utrzymać zdanie, jakoby Gdańsk u wstępu swych dziejów był tylko osadą rybacką (E. Keyser). Przeciw temu przemawiają również wykopaliska oraz najbliższe wiadomości o jego stosunkach handlowych. W XII. w. staranny rozbiór trzech głównych źródeł i trafna ich interpretacja pozwalają na stworzenie wyrazistego obrazu ruchliwej osady handlowej, która nie ustępowała miastom słowiańskim zachodniego Pomorza: 1. Bulla z r. 1148 dla Włocławka zaznajamia nas z uposażeniem dziesięcinym z okrętów. Nie chodzi tu o opłaty wyłącznie rybackie, inaczej w źródłach określane, lecz właśnie o opłaty z handlu morskiego. U Thietmara a zwłaszcza w dokumentach późniejszych z XIII w. interpretacja ta znajduje walne poparcie. 2. Dokument dla Oliwy z r. 1178(?) — data niepewna nie ma wpływu na wartość samych informacji, niewątpliwie do tej epoki się odnoszących — zapoznaje nas z „mostem", na którym pobierane są cła ze statków. Nie może to być oczywiście most przez rzekę, gdyż te są wszędzie najwyżej utrudnieniem w komunikacji wodnej, nigdy zaś podstawą do pobierania ceł. Chodzi więc o nabrzeże dla statków, czyli późniejszy „długi most" nad Motławą. Wymieniona również odbudowa grodu nie oznacza jakichś fantastycznych praw przyznanych klasztorowi oliwskiemu na terenie Gdańska, jak mylnie wnosił Keyser, lecz zwykłe w całej Polsce świadczenie na rzecz księcia i potrzeb jego i państwa, którego nie usuwał immunitet posiadany przez klasztor. Mowa jest też o cłach handlowych i o karczmach w Gdańsku, jako punktach handlu lokalnego. 3. Dokument dla joanitów starogardzkich z r. 1198 zapoznaje nas przede wszystkim z „drogą kupców", biegnącą szlakiem lądowym przez Gdańsk. W słowiańskim podgrodziu z XII w. istnieją więc wszystkie zasadnicze elementy później-

szego handlowego Gdańska, a więc port wodny z nabrzeżem, przy którym stają przybywające okręty, targ z punktami handlowymi i droga lądowa dla kupców. W osadzie handlowej znajduje się także skupisko rzemieślników, a jednocześnie Gdańsk jest ważnym punktem obronnym i administracyjnym. Charakter społeczny kupców nie różnił się od tego, co znajdowaliśmy na Pomorzu Zachodnim. Prowadziła handel szlachta pomorska, a jeszcze w czasach późniejszych ślady jej posiadłości na terenie miasta dadzą się odnaleźć. Przy niej skupiali się uboższi klienci. Ze zjawieniem się klasztorów te zwłaszcza korzystały z różnych uprzywilejowań handlowych. Jak dalece te były korzystne, świadczą o tym próby podszywania się różnych ludzi, w charakterze rzekomych sług klasztornych, pod prawa klasztoru. Wkrótce potem zjawiają się również kupcy lubeccy, jako druga klasa uprzywilejowana, swym środkom pieniężnym zawdzięczająca prawdopodobnie uzyskane stanowisko. Wraz z nimi wdziera się silniej do słowiańskiego podgrodzia fala obcych przybyszów niemieckich, korzystających z miejscowych urządzeń i miejscowych koniunktur handlowych i pieniężnych. W przejściu od XI do XIII w. mocniej zarysowuje się kontur stosunków handlowych z trzema głównymi drogami prowadzącymi z Gdańska, a więc drogą przez Tczew, Gniew i Świecie, drogą przez Lubiszewo i Starogard oraz drogą na płn. zachód z Gdańska na Słupsk, służącą zwłaszcza dla soli kołobrzeskiej. (Pierwsza i trzecia później nosiły nazwę królewskiej, a druga kupieckiej). Droga z Prus najpóźniej zarysowała się w źródłach. Obok lądowego rozwijał się handel wodny, wiślany i morski, w którym duży udział zaczęli brać kupcy lubeccy. Potwierdzone są stosunki morskie z Kołobrzegiem i komunikacja wodna z Elblągiem, oraz resztą ziem opanowanych przez Krzyżaków, Wisłą i Nogatem. Morzem sięgały również relacje do Gotlandii. W czasach Świętopełka pomyślnie rozwijający się handel skłania do ograniczenia praw morskich przysługujących księciu, z czego największe korzyści wyciągają znów lubeczanie. Tak samo ustalone zostają i prawdopodbnie obniżone cła. O samym transporcie prowadzącym do portu w Gdańsku mnożą się też wiadomości. Wyraźniej też występuje rola Gdańska przy przeładunku ze statków na wozy, czy też odwrotnie. Mimo obniżeń opłat celnych, zwłaszcza z r. 1240, dochody z tego źródła, jak również i karczem, mających charakter dworów handlowych, są bardzo znaczne i tym się tłumaczy, że panujący wyznacza z nich chętnie uposażenie np. dla klasztorów.

Gdzie w Gdańsku koncentrowało się życie handlowe? Wczesnośredniowieczny gród *(urbs Gyddanyzc)* i także trzynastowieczny znajdował się nad Motławą, w miejscu późniejszego zamku krzyżackiego, co potwierdzają również najnowsze wykopaliska ekspedycji naukowej uniwersytetu łódzkiego, według relacji prasy codziennej [10]. Od zachodu przylegał do grodu „osiek“, czyli najstarsza, obwarowana część podgrodzia. W XIV w. jeszcze znajdowała się tam ludność polska, która zajmowała się wówczas rybołówstwem i zbieraniem bursztynu, nie można jednak twierdzić na tej podstawie, że od najwcześniejszych czasów ludność słowiańska Gdańska składała się wyłącznie z rybaków, gdyż stan taki był wynikiem zmian, jakie nastąpiły po opanowaniu najważniejszego handlu morskiego przez Niemców. Gród z osiekiem leżały nieco na uboczu przebiegających dróg handlowych ze względów obronnych. Przestrzeń osieku nie mieściła całej ludności. Na zewnątrz obwarowań powstało podgrodzie otwarte, gdzie chętnie również osiadała ludność bliżej głównej drogi handlowej, a później, gdy względy obronne mniejszą już odgrywały rolę, omijano nawet osiek mniej korzystnie położony. Punkt ciężkości osady handlowej już wcześnie przeniósł się poza osiek, tracący następnie ostatecznie swoje dawne znaczenie. W obrębie późniejszego Starego Miasta znajdowała się otwarta część podgrodzia, której rozplanowanie, a w szczególności najstarszy targ gdański, da się określić według położenia najstarszych kościołów św. Katarzyny i św. Mikołaja. Targ znajdował się przy pierwszym z tych kościołów, a to w związku z przebiegającą tutaj główną drogą handlową. Tu więc znajdował się przedlokacyjny targ polski. Tak jak osada przy św. Katarzynie pozostawała w związku z przebiegiem drogi handlowej, tak również odczuwać się dawał w rozwoju miasta-podgrodzia wpływ arterii wodnej. Port z XII w., jak i później, znajdował się nad Motławą. Wisła ze względu na zmienny poziom wody i żywiołowe ruszanie lodów na wiosnę mniej się do tego celu nadawała. Bliższe określenie najstarszego portu wypada powyżej późniejszego targu rybnego i otaczających go bagnistych łąk. Był to właśnie „długi most“, zachowujący i później swoje znaczenie. Na moście, czyli na nabrzeżu gdańskim, pobierane były cła od cumujących tam okrętów, w miejscu położonym powyżej grodu, a więc dostatecznie strzeżonym. Po przeładowaniu towarów na przystani wieziono je najbliższą drogą łączącą port z traktem z Tczewa do Słupska, to znaczy późniejszą Długą ulicą, której lekko skrzywiony kierunek wskazuje również na związek z dawną ulicą podgrodzia. Druga droga

prowadziła z przystani bardziej w prawo do targu przy św. Katarzynie (późniejsze *Brotbänke-Jopengasse)*. Przystań była drugim obok targu najważniejszym punktem życia handlowego Gdańska. Korzystne położenie Gdańska i jego rozwinięte życie handlowe przyciągało jednak obcych w zwiększonej liczbie. W osadzie portowej powstał najpierw zaułek niemiecki z własnym sołtysem, a w latach 1257—63 — zgodnie z ustaleniem R. Koebnera — nastąpiła lokacja na niemieckim prawie miejskim. W swych zasadniczych liniach było to prawo powszechne wówczas na zachodzie Europy. Rola Niemców w mieście wynikała odtąd nie tyle z ich liczby, ile z bliższego ich związku z nową, bardziej rozwiniętą i postępową organizacją, oraz z posiadanych przez nich środków kapitałowych, rosnących wciąż w handlu z Zachodem. Niemcy i w tym wypadku przychodzili do osady już rozwiniętej, której dalsze możliwości rozwoju umieli wyzyskać. Z politycznych i gospodarczych względów następowało przesilenie w stosunkach dotychczasowych.

PRZYPISY

[1] W obfitej literaturze powojennej, dotyczącej spraw bałtyckich kwestia Polski Bałtyckiej z okresu X — XII w. dość rzadko i tylko w szczupłych rozmiarach była uwzględniana. Władysław Konopczyński w „Kwestii bałtyckiej do XX w." (Instytut Bałtycki 1947, str. 216) na kilku tylko stronach (str. 14 nast.) zastanawia się nad tym, „kto mieszkał nad Bałtykiem najdawniej?" na podstawie głównie niedawno wydanych dwu broszur Widajewicza. W dalszym ciągu mówi jeszcze o Obodrytach, Weletach i Ranach, o pirackich „skłonnościach" Słowian, dając ich wytłumaczenie ze słów Helmolda o ucisku niemieckim, wreszcie bardzo krótko o Pomorzu Zachodnim i Wschodnim, oraz o stosunku do tych Polski, wreszcie o „pogromie Słowiańszczyzny Połabskiej i ujarzmieniu Nadodrzańskiej". Końcowa uwaga (str. 22), że „żaden władca Niemiec aż do Fryderyka II (tj. Hohenzollerna, *uw. nasza)*, a może nawet do Wilhelma II, nie układał programu niemieckiej ekspansji w tej strefie Europy" nie jest całkiem trafna, gdyż plan szerszy w tej części Europy można już z pewnością przypisać kosmopolitycznemu i mocno zitalizowanemu Fryderykowi II (Hohenstauffowi), a bliscy byli takiego planu czyto Otto I lub Henryk II z dynastii saskiej, zaś w innym znaczeniu, w pewnej mierze tamtemu przeciwnym, ogarniał horyzont wschodnioeuropejski Otto III we współdziałaniu z papieżem Sylwestrem II. Kazimierz Lepszy w „Dziejach floty polskiej" (Instytut Bałtycki 1947, str. 351) w jeszcze krótszym ustępie (str. 10 nast.) porusza sprawę łodzi wikingów i Słowian, ale właściwie mówi tylko o pierwszych (o łodziach słowiańskich można znaleźć pewne dane u ks. Łęgi, Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu etc. Toruń 1930). Kazimierz Piwarski w „Dziejach Gdańska w zarysie" (Instytut Bałtycki 1946, str. 308) w rozdziale pierwszym, zatytułowanym „Za pierwszych Piastów" (str. 5 nast.), po wzmiance o najdawniejszej wiadomości o Gdańsku i o jego nazwie, daje tylko króciutkie tło polityczne i kościelne dla czasów wcześniejszych przed XIII w. Wreszcie Karol Górski w „Polsce w zlewisku Bałtyku" (Instytut Bałtycki 1947, str. 238), w części poświęconej Polsce Piastów, w dwu rozdziałach dotyka naszego okresu. W pierwszym o „Rozkwicie państw nadbałtyckich w związku z handlem ze Wschodem" (str. 23 nast.) mówi o handlu arabskim i o „rozkwicie gospodarczym Polski przedmieszkowej", którego jednym z elementów, w paru słowach tylko zaznaczonym, były centra handlowe „na ziemiach pomorskich — Wolin, obok niego Kołobrzeg i Gdańsk" (str. 26), a dalej już o państwach ruskim i skandynawskich, oraz króciutko o „Genezie państwa polskiego" i po „stosunkach w Norwegii i Szwecji" przechodzi do „Schyłku gospodarczej potęgi Polski w związku z upadkiem handlu

ze Wschodem", w czym, nie zatrzymując się nad okresem słowiańsko-bałtyckim, widzi już przejście do okresu ekspansji niemieckiej. W drugim rozdziale (str. 39 nast.) porusza już sprawę podboju Słowiańszczyzny zachodniej przez Niemców, którego punkt ciężkości leży już w następnym okresie (XIII w.). Prace Konopczyńskiego i Górskiego były punktem wyjścia dla dyskusji podjętej przez Gerarda Labudę. W „Głównych momentach dziejów Bałtyku" (*Jantar* V 4, str. 307—329, 1947) daje pierwszeństwo samemu Bałtykowi przed jego wybrzeżem. Mówi o roli łączącej — z Zachodem — Fryzów, o wikingach, króciutko o udziale Słowian w kształtowaniu dziejów Bałtyku i o „wyższości Skandynawów nad Słowianami", w dwu ustępach o przejściowym okresie przewagi słowiańskiej (XI—XII w.) — chodzi tu o przewagi żeglarsko-napastnicze — i o zarodkach przełomu na korzyść Niemców, ażeby przejść następnie do przeglądu dalszych okresów. W dalszym ciągu powyższego artykułu zatytułowanym „Polska w zlewisku Bałtyku" (*Jantar*, VI 1, str. 31—61, 1948) porusza jeszcze, w zakresie obecnych naszych zainteresowań, pierwociny polskiej polityki bałtyckiej (z czasów Mieszka I), a potem pisze o morzu i Pomorzu w polityce Bolesława Chrobrego, o Bolesławie Krzywoustym, jako odnowicielu polityki morskiej Mieszka I i o zmarnowanych możliwościach na Pomorzu Zachodnim (po Bolesławie Krzywoustym), a to na str. od 33 do 40. — Nie wchodząc tutaj w szczegóły, mimo że artykuł ma zasadniczo, jak zaznaczono w tekście, charakter dyskusji, ale raczej dyskusji problemów, nie mamy również ambicji wyczerpania tematu w ograniczonych z natury rzeczy ramach. Pragniemy wskazać na to, co w omawianym okresie uważamy za najbardziej istotne, nie cofając się w pewnych wypadkach przed dygresjami w dziedziny sąsiednie, a mianowicie gdy te „wycieczki" łączyć się będą z głównym tokiem myśli. To co się tu mówi o czasach przed X w. (tam głównie znajdują się wspomniane dygresje), ma charakter wstępu, złączonego tymże tokiem myśli z częścią główną. W drugiej części poświęconej „gospodarstwu" — pierwsza poświęcona jest problemom ludności wybrzeża — będziemy musieli częściej nawiązywać do własnej naszej pracy w II t. *Slavia Occidentalis* (Poznań 1922) o „Podgrodziach w Zachodniej Słowiańszczyźnie", a także do dwu najnowszych monografii z tego zakresu, tj. H. Matuszewskiej-Ziółkowskiej, Początki Gdańska (*Roczniki Historyczne* XVII 1, str. 70—125. Poznań 1948) i H. Chłopockiej, Początki Szczecina (*Roczniki Historyczne* XVII 2 — w druku), sięgając również do najnowszych prac Kazimierza Myślińskiego pt. „Polska a Pomorze Zachodnie po śmierci Krzywoustego (*Roczniki Historyczne* XVII 1, str. 1—69) i „Bogusław I, książę Pomorza Zachodniego", Instytut Bałtycki 1948, str. 57 i K. Ślaskiego, Dzieje ziemi kołobrzeskiej. Toruń 1948, str. 116. W cytatach staramy się w d. c. możliwie ograniczać.

[2] Jeżeli nawet identyfikacja Feista pierwotnych Germanów z Finami (zachodnimi) nie jest całkiem pewna, to i w tym wypadku pozostaje ich peryferyczność w stosunku do innych ludów indoeuropejskich, których byli najbardziej na północ wysuniętym odłamem i których „przesuwka" głosowa świadczy o odmiennych procesach językowych i prawach, którym te są podporządkowane, w zestawieniu z innymi Indoeuropejczykami. Byli więc elementem peryferycznym i przypuszczalnie mieszanym. Przeciw przypisywaniu im takiej roli jedno przecież zdawało by się przemawiać. Fizyczny podkład rasowy ludów pierwotnie indoeuropejskich, nie włączając więc tutaj tych wszystkich, którzy w czasach stosunkowo nawet bardzo późnych przyswoili sobie jeden z języków tej grupy, skłonni jesteśmy identyfikować z rasą białą. Wszystkie te ludy, obok zresztą Semitów a nawet Chamitów, częściowo zaś tylko Turańczyków czy Finów, mieszczą się też niewątpliwie w obrębie białej rasy, bez względu na to, czy chodzić tu będzie o długo-, średnio- i krótkogłowców, blondynów czy brunetów itd. Północ w ogóle nie jest wyłącznie właściwa ludom białym, skoro najbardziej typowy lud arktyczny Eskimosów i szereg jeszcze innych ludów na dalekiej północy należy do rasy żółtej. Wśród jednak Europejczyków mieszkający na północy zdają się skupiać w sobie cechy najsilniej ich wyodrębniające od ludów innych ras i kolorów skóry. (Tylko ludy czarne nigdzie nie mieszkają w krajach o arktycznym, czy nawet zbliżonym do niego klimacie). Zdawało by się więc, że stąd może łatwo powstać nowa odskocznia dla rasizmu widzącego w Germanach „najczystszą" rasę europejską, a stąd i tytuł do wynoszenia się ponad innych, która to cecha, przynajmniej w naszej epoce, zdaje się tak silnie być związana z potomkami Germanów. To że najbardziej północne narody całej północnej hemisfery — posiadającej wielkie obszary lądowe wysunięte ku biegunowi w odróżnieniu od przeważnie oceanicznej hemisfery południowej — należą do rasy żółtej, zdaje się również przemawiać za tym, że nie tylko sam klimat definiuje kolor skóry, a obok tego włosów i oczów. Z drugiej strony ogorzała skóra południowców europejskich, a obok tego większa ilość tam

znajdujących się brunetów, pozwala mówić o pewnym stopniowaniu tych właśnie cech w uzależnieniu od klimatu. Na przynależność rasową nie musi to wpływać ani mieć z nią bezpośredniego związku. — Co do liczby ras według koloru skóry, wraz z innymi towarzyszącymi cechami, to, jak wiadomo, dawniej ich liczono więcej, gdy dzisiejsi antropolodzy, zdaje się słuszniej, mówią najwyżej o trzech. Powiadamy ,,najwyżej", gdyż istnieją tendencje do dalszej jeszcze redukcji i to do dwóch tylko. Tendencje te skłonne są zredukować jeszcze rasę żółtą, ale stoją silnie na gruncie pierwotności rasy białej. Stanowisko to nie wydaje się nam być słusznie wybrane. Wątpliwości nasze, powstałe w związku z rozmowami prowadzonymi z wybitnym hodowcą i przyrodnikiem prof. Z. Moczarskim, pozwolimy sobie tutaj krótko przedstawić. Wspomniany uczony podnosił, że wśród zwierząt podstawowymi kolorami są właśnie żółty i czarny, gdy biały (np. u słonia) powstaje tylko z depigmentacji początkowo mającej z reguły charakter wyjątku. Przenosząc to do ras ludzkich można by słusznie zakwestionować pierwotność również rasy białej. Naturalnie biorąc za punkt wyjścia, że dzieje ras dokonują się w okresach jeszcze znacznie dłuższych aniżeli dzieje grup językowych. Za pierwotne należało by więc przyjąć również w obrębie gatunku ludzkiego rasy żółtą i czarną a białą za przypuszczalnie pochodną od tamtych (biała rasa nie byłaby więc ,,najczystszą" a właśnie mieszaną, co zresztą nie przynosi jej żadnej ujmy, gdyż ,,młodszość" można by w tym wypadku uznać za równoznaczną z uzyskaniem nowego stopnia rozwoju, jakkolwiek wstrzymujemy się w związku z tym od wszelkich ocen). W istocie szereg argumentów zdaje się za tym przemawiać, o czym w sposób tylko dyletancki, jako niespecjalista w rzeczach antropologii, możemy się tutaj wypowiedzieć. Najbardziej rzucającym się w oczy argumentem jest zaczerpnięty z właściwości włosów rasy białej. Typowe dla tej rasy włosy faliste są wyraźnie czymś pośrednim między szczecinowatymi włosami żółtych i wełnistymi rasy czarnej. Falistość włosów występuje ponadto jeszcze u Australczyków. Stąd wnoszono nawet o ich pokrewieństwie z Europejczykami, co już ze względów na olbrzymią odległość geograficzną wydaje się zupełnym niepodobieństwem. Prędzej można przypuszczać, że tu chodzi o odmienny rezultat spotkania się rasy czarnej i żółtej. W świetle tak rozległych perspektyw nawet długogłowość i krótkogłowość nie byłaby przypuszczalnie pierwotną. Natomiast biała, a zwłaszcza biało-różowa skóra (ta u północnych Europejczyków) oraz blond włosy i niebieskie oczy, te bynajmniej nie powszechne wśród rasy białej, trzeba by uznać — w sposób niewątpliwy można to twierdzić o tzw. niebieskich oczach — za typową depigmentację. Posuwanie się z południa na północ, na ogół odpowiadające zmianom warunków klimatycznych w ciągu długich epok, które udostępniały niedostępną poprzednio północ w związku z jej stopniowym odlodowieniem, dało by się związać tylko z ostatnio wymienionymi cechami rasy białej. (Podobno wśród murzynów amerykańskich — wypadki takie znane są np. wśród intelektualistów murzyńskich — spotyka się mimo ich czystej rasy wypadki depigmentacji). Wszystkie inne łączą się chyba z pomieszaniem się ludności, przychodzącej w pewnych okresach z południa, od lądu afrykańskiego (północ Afryki dziś, jak wiadomo, należy do rasy białej autochtonów) a w innych z kontynentu azjatyckiego. Za pewne można uważać, że rasa biała nie powstała na tropikalnym południu, ani też daleko na wschodzie. Powstała więc w spotkaniu się dwu innych, tj. w Europie z krajami przyległymi co najwyżej.

[3] F. Bujak, Wenedowie na wschodnich wybrzeżach Bałtyku. Instytut Bałtycki 1948, str. 40 nast.

[4] G. Labuda, Vidivarii Jordanesa. *Slavia Occidentalis* XIX Poznań 1948, str. 63—81.

[5] O Estach por. ostatnio uwagi F. Bujaka l. c., str. 4 nast.

[6] Sprawę tę omawialiśmy już dawno w Ludności wiejskiej w krajach połabskich i pomorskich. *Slavia Occidentalis* I. Poznań 1921.

[7] Atlas nazw geograficznych Słowiańszczyzny zachodniej. Zesz. I. Pomorze Zachodnie, 2-e wyd. Instytutu Zachodniego. Poznań 1945.

[8] Por. H. Chłopocka, Początki Szczecina, Roczniki Historyczne XVII (Poznań 1948), zesz. 2 (w druku).

[9] Por. H. Matuszewska-Ziółkowska, Początki Gdańska, Roczniki Historyczne XVII (Poznań 1948), zesz. 1, str. 70—125.

[10] Por. ostatnio bardzo doniosłe sprawozdanie prof. Konrada Jażdżewskiego, Gdańsk wczesnodziejowy w świetle badań wykopaliskowych z r. 1948. *Z otchłani wieków* XVII (Poznań 1948), str. 166—174. Autor podnosi tu znaczenie powyżej cytowanych badań historycznych, które umożliwiły prehistorykom odnalezienie materialnych śladów najdawniejszego Gdańska. Na przykładzie tym raz jeszcze okazuje się bliski związek badań historycznych i prehistorycznych, oraz wzajemne poparcie, jakiego mogą sobie udzielać.

Maria Znamierowska-Prüfferowa

DZIAŁ ETNOGRAFICZNY MUZEUM MORSKIEGO W SZCZECINIE

Artykuł ten stanowi część ogólną referatu, wygłoszonego przez autorkę 24. V. 1948 r. w Szczecinie na konferencji, poświęconej organizacji Działu Etnograficznego Muzeum Morskiego w Szczecinie, z udziałem m. in. dyr. Żołny Manugiewicza z Warszawy, dr J. Krajewskiej z Łodzi, kierownictwa Muzeum Ziemi Pomorskiej i Muzeum Morskiego w Szczecinie oraz dyrektora Instytutu Bałtyckiego. Ze względu na wagę zagadnienia i potrzebę jak najszerszego jego oświetlenia, traktujemy projekt p. dr Znamierowskiej-Prüfferowej jako cenną wypowiedź dyskusyjną. Artykuł jest równocześnie szczegółową ilustracją jednego z zagadnień, omówionych przez dr. J. Borowika w artykule wstępnym niniejszego zeszytu.

Uw. Red.

Wychodząc z założenia, iż zbiory Działu Etnograficznego Muzeum Morskiego w Szczecinie winny nosić charakter naukowy, informacyjny i dydaktyczny, przedstawiam najważniejsze zadania, jakie — moim zdaniem — Dział ten powinien spełniać:

1. Dział Etnograficzny powinien dawać obraz materialnej, duchowej i społecznej kultury ludowej ludności wybrzeża morskiego, na tle jej wyraźnych związków nie tylko z ludnością rolniczą terenów sąsiadujących, lecz również z całą Polską, ze szczególnym uwzględnieniem zajęć związanych z morzem, jak rybołówstwo, transport itd.

Zasięg badawczy tego Działu obejmowałby północną część województwa szczecińskiego, gdańskiego i skrawek województwa olsztyńskiego (z uwzględnieniem Zalewu Szczecińskiego, Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego oraz nadbrzeżnych jezior).

Szczególną uwagę należało by zwrócić na dawną i dzisiejszą kulturę ludową Kaszubów wraz z pozostałymi zabytkami kultury ludowej Słowińców.

a. Dział Etnograficzny winien w postaci okazów oryginalnych, modeli, rysunków i fotografii obrazować kulturę ludową na jej podłożu geograficznym i biologicznym, a także ekonomicznym i społecznym, z jak najszerszym uwzględnieniem przeszłości prehistorycznej i historycznej (w materiałach porównawczych)

oraz kultury ludowej przesiedleńców, która stanowi nowy wkład w kulturę ludową Wybrzeża, w postaci nie tylko nowych przeniesionych wytworów, lecz również odmiennej terminologii, obyczajów etc.

b. Dział ten, przedstawiając życie wsi w zakresie kultury materialnej, duchowej i społecznej, powinien szczególnie podkreślić społeczne walory różnych tradycyjnych instytucji i zwyczajów kaszubskich, związanych z istnieniem np. maszoperii rybackich, w których wybitną rolę odgrywa samopomoc sąsiedzka, a także innych.

c. Dział Etnograficzny przez umiejętną ekspozycję zbiorów przy pomocy licznych, doskonałych fotografii, rysunków, map i wykresów winien ilustrować rozwój wytworów kultury ludowej ludności Wybrzeża, jej pochodzenie, przekształcenia, związki i pokrewieństwa z innymi kulturami świata i narodami, a w szczególności ze Skandynawią, winien też ilustrować wędrówki wytworów kultury ludowej, ich zasięgi geograficzne itd.

Uwagi:

1. Dział ten, jako część składowa reprezentacyjnego Muzeum, winien przedstawiać należyty poziom pod względem techniki muzealnej.

2. Kulturę ludową Wybrzeża ilustrowałyby stare zabytkowe okazy oryginalne, jak również dwudziestowieczne używane współcześnie, modele a także liczne fotografie i rysunki wykonane w terenie i zaczerpnięte z literatury, oraz odpowiednio wybrane teksty ilustrujące np. folklor rybacki. (Modele mogłyby być zastosowane jedynie pod warunkiem, że byłyby wykonane całkowicie ściśle).

3. Dział Etnograficzny obok zbiorów winien posiadać pokazową bibliotekę ludoznawstwa polskiego, odgrywającą rolę nie tylko naukową, lecz również dydaktyczno-pokazową.

Zbiory, modele, fotografie, rysunki, mapy i napisy

Zbiory Działu Etnograficznego Muzeum Morskiego w Szczecinie mają dawać pojęcie o całokształcie kultury ludowej Wybrzeża. Przedmioty zaś zabytkowe mają reprezentować następujące działy: zbieractwo, łowiectwo, rybołówstwo, hodowlę zwierząt, bartnictwo i pszczelnictwo, uprawę roślin, przechowywanie żywności oraz przygotowywanie pokarmu, obróbkę kory (łyka i łubu, drewna, wici, korzeni, słomy, trzciny itp), obróbkę włókna itd., obróbkę kości, rogu, skór. włosia, szczeciny i wosku, obróbkę gliny, kamieni i kruszców, farbiarstwo, odzież i ozdoby, budownictwo, sprzęty domowe, transport i komunikację, sztukę ludową, instrumenty muzyczne, zabawkarstwo, przedmioty obrzędowe, przedmioty magiczne, miary, znaki, godła itp. oraz lecznictwo.

Oprócz przeglądu wytworów kultury ludowej w pewnych zespołach, w zestawieniach porównawczych i w niektórych wypadkach w szeregach typologicznych, było by bardzo pożądane urządzenie choćby jednego wnętrza kaszubskiej chaty rybackiej a także rolnika z Wybrzeża.

Modele mogłyby być zastosowane np. do zilustrowania budownictwa ludowego, środków transportu i komunikacji itp. (z uwzględnieniem wybranych materiałów porównawczych).

Fotografie. Zgromadzone fotografie mogłyby być dwojako zastosowane:

1. z jednej strony jako materiał dopełniający zbiory na ścianach i ekranach ewent. jako materiał porównawczy, etc.

2. z drugiej — jako materiał szerzej ilustrujący codzienne i odświętne życie i prace ludności Wybrzeża na tle licznych krajobrazów, wsi, budownictwa ludowego, obrzędów rodzinnych: narodzinowych, weselnych, pogrzebowych i dorocznych, a także zwyczajów domowych, towarzyskich, prawnych itd.

Te ostatnie poza ekranami mogłyby być zebrane w szeregu współcześnie pod względem muzealnym rozwiązanych i odpowiednio zabezpieczonych i udostępnionych ilustracji.

Należało by też szeroko uwzględnić krajobraz nadmorski oraz typy antropologiczne ludności Wybrzeża: Kaszubów, ludności przesiedlonej i innych. Trzeba by położyć szczególny nacisk na zdjęcia ilustrujące prace ludności Wybrzeża związane z morzem, jak np. rybołówstwo, a więc wyrób sieci, wyruszanie na połów, połowy rozmaitymi narzędziami, powrót z połowów, funkcje maszoperii rybackich etc. (z uwzględnieniem połowów morskich oraz rzecznych i jeziornych).

Bardzo dużą wagę należy położyć na dobór i jakość fotografii, gdyż będą one odgrywać rolę pewnej syntezy danych wytworów w ich funkcjach i odnośnym zespole współwystępujących elementów na tle całokształtu życia, aby same zabytki nie stanowiły wyrwanych przedmiotów nie związanych z właściwym podłożem, lecz aby dawały nawiązania do współczesności.

R y s u n k i będą musiały odgrywać rolę pomocniczą tam, gdzie fotografie nie dadzą dość plastycznego obrazu, lub tam, gdzie będzie chodziło o podkreślenie pewnych schematów, linii rozwojowych, rzutów, profilów, wykresów etc.

Szczególnie dadzą się one zastosować np. przy ilustracji budownictwa, sztuki ludowej (ornamentyka), technik tkackich etc.

O ile po uzgodnieniu z planami prehistoryków nie zostało by przyjęte inne rozwiązanie, rysunki mogłbyby objąć materiał porównawczy z okresów prehistorycznych i wczesnohistorycznych.

M a p y musiałyby stanowić jeden z ważniejszych dopełniających elementów naukowo-muzealnych. Należało by dać szereg map o charakterze ogólnym, wprowadzając w zagadnienia etnograficzne, jak np.: Polska na tle mapy świata, hydrograficzna mapa Polski, mapa rozmieszczenia grup etnicznych w Polsce, mapa dialektów w Polsce, kultur prehistorycznych, mapy historyczne dróg morskich, dróg bursztynowych, zasięgu dawnej żeglugi i handlu, etc. Poza tym musiałyby przyjść liczne w z a s i ę g u P o l s k i, a w miarę możliwości w z a s i ę g u e u r o p e j s k i m i ś w i a t o w y m, mapki różnych typów wytworów kultury ludowej, jak np. narzędzia rybackie, łowieckie, strój, budownictwo, zasięgi niektórych zwyczajów i obrzędów etc, a także całych kultur.

N a p i s y sprowadzałyby się do kilku kategorii: do napisów o charakterze ogólnym oraz do napisów szczegółowych, objaśniających poszczególne przedmioty, ich zastosowanie, pochodzenie, odnośne przysłowia, gwarowe nazwy ryb, kaszubskie słownictwo rybackie, etc. (oczywiście stronę graficzną musiałby wykonać artysta-grafik).

B i b l i o g r a f i a. Pożądane było by umieszczenie przy każdym dziale wytworów kultury ważniejszej polskiej i ewentualnie obcej bibliografii.

Tadeusz Kupczyński

O OBLICZE GOSPODARCZE DAWNEGO GDAŃSKA

Czy Gdańsk był miastem polskim czy niemieckim, czy był miastem obcym w służbie polskiej, wykonywanej lojalnie ze zrozumieniem własnego interesu, czy też obojętnym w stosunku do swych zobowiązań względem Polski i skłonnym szukać swego interesu w dalekich związkach z Niemcami?

Te i tym podobne pytania można by mnożyć i różnicować na różne sposoby, które w rezultacie świadczyć będą o dość niezwykłej, bodaj jedynej w swoim rodzaju fizjognomii naszego historycznego portu morskiego.

Były czynniki o różnym w różnych czasach nasileniu, które nadawały mu postać miasta międzynarodowego, politycznie i gospodarczo niezależnego — Wolnego Miasta Handlowego na polskim wybrzeżu bałtyckim. Czynniki te są bodaj najbardziej dla Gdańska charakterystyczne, a wyraz swój znajdują przede wszystkim w diasporze ludnościowej, tudzież w umownych stosunkach miasta do aktualnych władców państwowych terenu jego działania. Takim się stawał Gdańsk Świętopełkowy, takiej pozycji strzegł za czasów krzyżackich, o taką niezależność nieugięcie walczył za Jagiellonów czy Wazów, na schyłku Rzeczypospolitej zaś bronił znowu swego stanowiska, występując przeciwko zaborczym zamachom na jej wolność i niepodległość.

Pokost niemiecki, który przywarł do oblicza gdańskiego, wywodził się ze źródeł i tradycji hanzeatyckich. Wyjście na morze i nawiązywanie oraz utrzymywanie stosunków handlowych z krajami zlewiska bałtyckiego i zachodnich wybrzeży oceanu wymagało w okresie wzrostu Gdańska protektoratu i pośrednictwa Hanzy. W krótkim czasie Gdańsk zdystansował w tym zakresie zarówno Toruń, Elbląg czy Chełmno i zajął w obrębie Hanzy jedno z czołowych miejsc. Język handlowy Hanzy, uniwersalny język w stosunkach kupieckich zlewiska bałtyckiego, w swej postaci dolnoniemieckiej zdradzał w tym czasie silne naleciałości flamandzkie i skandynawskie, usuwane powoli, choć nie bez walki, przez wpływy naprzód średnio- później górnoniemieckich dialektów. Wystarczy porównać znajdujące się w archiwum gdańskim trzy kodeksy prawa morskiego, stosowane w gdańskiej praktyce sądowej XV wieku, z których dwa były sprowadzone kolejno z Flandrii i Wisby, zaś trzeci był sporządzony na miejscu, by zdać sobie sprawę z gmatwaniny językowej, wytwarzanej w skomplikowanych stosunkach językowych środowiska bałtyckiego.

Wyzwalany z naleciałości gwarowych język niemiecki utrzymuje i po zmierzchu Hanzy swą rolę powszechnie używanego języka handlowego, którym posiłkuje się zarówno gdańszczanin pochodzenia niemieckiego, jak przybysze i osiedleńcy różnej proweniencji, przebywający bądź osiadający na stałe w Gdańsku. Sprawy językowe na terenie gdańskim nie nabierały nigdy barw bojowych, chyba w towarzystwie walk wyznaniowych czy gospodarczo-politycznych. Niesporną i uznaną niejako była wyłączność lub przewaga w używaniu języka niemieckiego jako języka stosunków handlowych. W pięciu językach pisze się i publikuje panegiryk ku czci Jana Kazimierza, po polsku

ogłasza się w Gdańsku odezwę w sprawie zarazy, w urzędowaniu jednak i w transakcjach kupieckich panuje wyłącznie niemal[1] język niemiecki. Wiele zjawisk z dziedziny życia kulturalnego zrozumieć można jako wyraz tej szczególnej uprzywilejowanej roli niemczyzny.

Skrzyżowanie wzdłużnych i poprzecznych zarówno morskich jak lądowych i rzecznych dróg handlowych czyni z Gdańska atrakcyjne siedlisko dla przedsiębiorczych żywiołów kupieckich, rycerzy przemysłu, ludzi żądnych zysku i przygód. Na podbudowie rdzennej ludności pomorskiej, której nigdy nie brakło, osiedla się przybysz ze wschodu — Prusak, Litwin czy Rusin, z zachodu — Flandryjczyk, Duńczyk, Szwed, Anglik czy Francuz, z rzadka Włoch, Hiszpan, Żyd, Ormianin i Grek, no i przede wszystkim szeroką falą napływający z dolnego i górnego Zaodrza, z Westfalii i Nadrenii, z Miśnii, Śląska i Czech kolonista-rolnik, kupiec i zakonnik niemiecki, korzystający z możnego poparcia Hanzy, Rzeszy i Krzyżactwa. W tym rojowisku elementów różnego pochodzenia wytwarza się z biegiem lat swoisty patriotyzm lokalny, kierowany zmysłem interesu i doraźnych korzyści, a utrwalany poczuciem zależności i związku z polskim zapleczem gospodarczym i Rzeczpospolitą.

Przejściowo gości w Gdańsku Polak z prowincji centralnych; silniej gospodarczymi więzami złączona jest z nim ludność pomorska, kujawska i mazowiecka, Kaszubi zaś siedzą w nim trwale, uprawiają rybołóstwo i zbieractwo bursztynowe, drobny przemysł i zawody usługowe. Z Kaszubów czerpie załogi polska służba kaperska na morzu, z nich tworzą się ośrodki katolickie w mieście, posiadające swoje świątynie i kaznodziejów. Nie pisaną kartę ich dziejów zasłoniły wypadki historyczne, mimo wszystko z natury swej koniunkturalne i w perspektywach swych ostatecznie przemijające.

Plutokracja kupiecka, piastująca prawie dziedzicznie władzę miejską, prowadzi politykę wynikającą z rozległych interesów handlowych portu bałtyckiego, egoistyczną wprawdzie, ale przewidującą, ambitną i samodzielną, o ile pozwalała na to słaba przeważnie aktywność polska w dziedzinie handlowej i morskiej. Potężne środki finansowe, czerpane z wyłącznego niemal pośrednictwa na drogach, wiodących z Polski i do Polski, służyły jednako zabezpieczeniu tych dróg i stosunków, ale — co nie mniej ważne — często wspierały wydatnie politykę polską w walkach o dostęp do morza i w konsekwencji o panowanie Polski na wybrzeżu bałtyckim. Państwowe tendencje polskie do *dominium maris* były dla Gdańska nieznośne, toteż uporczywie im się przeciwstawiał, widząc w nich ograniczenie własnych korzyści gospodarczych. Pozostał przy nich, ponieważ nie napotkał silnej i zdecydowanej woli ich przełamania. W obronie swej pozycji chwytał się broni, nie cofał się jednak przed jej użyciem, gdy chodziło o utrzymanie swego stosunku do Rzeczypospolitej wobec zamachów na jej żywotne interesy, jej całość czy niezależność.

W widzeniu historycznym Gdańsk występuje często jako Gdańsk-Chłańsk, pasożytujący na organizmie gospodarczym Polski, bądź jako port polski, który odegrał swą rolę dziejową, wyznaczoną mu przez położenie nadmorskie przy ujściu Wisły, jako podstawa penetracji niemieckiej

[1] Pomocniczo używany był język łaciński, zwłaszcza w stosunkach dyplomatycznych.

i pośrednia stacja parcia niemieckiego na wschód, bądź też jako środowisko, kształtowane w atmosferze wpływów polskich o swoistym obliczu kulturalnym, zbliżającym go do Torunia, Warszawy czy Krakowa. Kulturalnie reprezentują go zapewne takie postacie, jak Dantyszek - Flachsbinder, Flamandzi van dem Blocke, Antoni van Obbergen i Jan Vredeman de Vriese; Andrzej Karfycz, Jan Strokowski i Falck-Polonus, bądź ślązak Joachim Pastorius-Hirtenberg, geograf Filip Clüwer, astronom Jan Heweliusz, fizyk Gabriel Fahrenheit, Gotfryd Lengnich, Daniel Chodowiecki, Daniel Gralath, czy wreszcie mazur Krzysztof Celestyn Mrongowiusz. W tradycji niemieckiej wydatne miejsce zajął korsarz Paul Beneke.

Historia Gdańska daje wiele materiału do poznania politycznego współzawodnictwa państw przybałtyckich i w tym kierunku była dotąd znakomicie i wielostronnie wyzyskiwana. Na drugim natomiast planie, w cieniu niemal, pozostawała właściwa dziedzina jego twórczości i roli dziejowej, zarówno bowiem organizacja portu i służb portowych, żegluga i jej kierunki, wyposażenie techniczne, obroty towarowe, technika kupiecka, wyniki gospodarcze i finansowe nie miały do tej pory tyle siły atrakcyjnej, aby skłonić historyka do odtworzenia działalności Gdańska. Powstanie środowiska handlowego i przemysłowego, jego przemiany, rozwój, zasięg działania, wpływ na gospodarkę ale i kulturę krajów, utrzymujących przezeń swe stosunki ze światem — oto dziedzina równie interesująca i ważna, jak historia polityczna.

Morze, otwierające szerokie drogi w stosunkach pomiędzy narodami, jest zarazem niewyczerpanym rezerwuarem środków pożywienia, zaopatrujących nie tylko rybaka, ale i ludność w szerokim niejednokrotnie promieniu. Popularny w Polsce od najdawniejszych czasów postny artykuł spożywczy, śledź, rozchodził się przez Gdańsk szeroko po całym kraju i stanowił przedmiot poważnych obrotów handlowych. Na przemyśle rybnym opierały się okresowo bałtyckie formacje państwowe, rosły i padały zależnie od migracji śledzia, będącego źródłem ich dochodów i siły finansowej, bądź prowadziły uporczywe walki o opanowanie i wyzyskiwanie łowisk. Np. helskie tereny śledziowe były przez czas ich obfitości podstawą przejściowej w XIV i XV wieku świetności Helu, który na skutek ich zubożenia stał się niebawem mizerną mieściną, potem wioską rybacką.

Gospodarka rybna na jeziorach pomorskich, zorganizowana na rodzimej osnowie przez Krzyżaków, prowadzona była z dużym nakładem środków przez administrację gdańską w Szarpawie i Pucku. Donıosłą w tej dziedzinie służbę pełnił rybak kaszubski, radząc sobie w związkach samopomocy, z holenderska maszoperiami zwanych, o dawnej tradycji lokalnej, rozpowszechnionej na wybrzeżu po obu stronach delty wiślanej.

Wysoko rozwinięta gospodarka rolna na Żuławach Gdańskich stanowiła przedmiot szczególnej opieki miasta, a opierała się na dawnej przedkrzyżackiej jeszcze organizacji wałowej, rozbudowanej i doskonalonej przez specjalistów holenderskich, sprowadzanych przez zapobiegliwych kupców gdańskich. Wśród rolników żuławskich nie braknie chłopa kaszubskiego lub staropruskiego, zaprawionego do planowo zorganizowanej nadrzecznej gospodarki melioracyjnej.

Gdańsk był związany z bliskim i dalszym zapleczem licznymi relacjami, które w jego życiu doniosłą odgrywały rolę. Wypadki

historyczne w swej kanwie politycznej tylko częściowo odsłonią jego istotne oblicze. Jest on przede wszystkim wyspecjalizowanym organizmem gospodarczym, wrośniętym wielostronnie w organizm Rzeczypospolitej, zaś jego charakter, kulturę i funkcję dziejową wyznaczyć można przez wykrycie i zanalizowanie składających go i narastających w nim twórczych elementów kupieckich i przemysłowych oraz realizowanych przezeń zadań gospodarczych.

*

Uwagi powyższe, notowane na marginesie prac archiwalnych i odpowiedniej lektury, mają charakter prowizoryczny. Skazani dziś jesteśmy na posiłkowanie się literaturą niemiecką, przeważnie jednostronną i, co ważniejsza, z natury swej niezdatną do ujawnienia prawdy o swoistych stosunkach polsko-gdańskich.

Tworzenie się społeczności gdańskiej, pilnie w okresie przedwojennym badanej przez uczonych niemieckich, traktowano z punktu widzenia penetracji kolonizacyjnej. Wyrazicielem tego kierunku jest wybitny historyk gdański E. Keyser, wydawca źródeł i autor wielu rozpraw, owianych duchem wszechniemieckim. Godne obok niego miejsce zajmuje oddany Pomorzu badacz kaszubszczyzny, Fryderyk Lorentz, w swoim czasie stypendysta książąt meklemburskich, wywodzących się z krwi obodryckiej, postać w swej dwulicowości raczej tragiczna. Nie ma w literaturze polskiej badaczy tej miary, choć nie brak przyczynków i prac ubocznie o te tematy potrącających.

Chcąc poznać rolę Gdańska w dziedzinie handlu bałtyckiego, odwołać się należy do znawców dziejów Hanzy w typie Daenella, do przestarzałego, jednak i dziś jeszcze pożytecznego historyka handlu i rzemiosł w Gdańsku, Teodora Hirscha, wyróżnionego nagrodą fundacji Jabłonowskich, czy wreszcie do Pawła Simsona, który w wydawnictwie źródeł do dziejów Hanzy dla Gdańska z jednego tylko okresu (1530—1591) zdołał zgromadzić 10.000 regestów. Skromnym, choć bardzo cennym wkładem są wydane przez St. Kutrzebę i Fr. Dudę *Regestra thelonqauei .atici Wladislaviensis saeculi XV*, albo St. Kutrzeby „Wisła w historii gospodarczej dawnej Rzeczpospolitej Polskiej" i R. Rybarskiego „Handel i polityka handlowa Polski w XVI wieku". Ale to tylko fragmenty, podczas gdy do historii eksportu zbożowego Polski sięgać wypadnie do kompendium Naude'go, bądź D. Krannhalsa *Danzig und der Weichselhandel in seiner Blütezeit vom 16 zum 17 Jahrhundert*, zaś informacje o handlu drzewem zdobywać w V. Schaffrana *Die Holzwirtschaft Polens*, stwierdzając, że są one niepełne i nie odpowiadają istotnemu zakresowi i charakterowi stosunków gospodarczych.

Organizacja aparatu handlowego i jego zasięgu poprzestać musi na sędziwym Lengnichu, wiekowym Hirschu, historyku żeglugi niemieckiej i handlowej polityki morskiej, W. Voglu, tudzież w dziedzinie skarbowości miejskiej na wyczerpującej, ale stronniczej książce M. Foltza *Geschichte des Danziger Stadthaushalts*. Niewiele np. wiemy o domu handlowym Loitza, wspierającego kredytem chudą kasę królewską, jeszcze mniej zaś o prawie morskim Gdańska.

Jeśli chodzi o przemysł rybacki, udawać się musimy do prac A. Seligo i J. Muhla, jeśli zaś o gospodarkę żuławską — do H. Bertrama *Die Entwickelung des Deich- und Entwässerungswesens im Gebiete des heutigen Danziger Deichverbandes seit dem 14 Jahrhundert.*

Mimo ogromnego wyniszczenia przez wojnę źródeł do historii Gdańska, dawniej mało dostępnych, instytucje naukowe miasta posiadają znaczne zasoby materiałów, które dają duże możliwości badawcze zarówno w kierunku skorygowania i uzupełnienia wyników dotychczasowych prac historycznych, jak również postawienia w nowy sposób sprawy stosunków polsko-gdańskich, funkcji i fizjognomii Gdańska w dziejach gospodarczych Polski.

ZAGOSPODAROWANIE ŻUŁAW

(Charakterystyka dotychczasowych prac Instytutu Bałtyckiego w tym zakresie oraz streszczenie ważniejszych poglądów w tej sprawie)

Charakterystyka prac dotychczasowych

Doniosłe znaczenie sprawy zagospodarowania Żuław, jako obszaru o wyjątkowych możliwościach gospodarczych i specjalnie korzystnym położeniu, zostało oddawna docenione przez Instytut Bałtycki i znalazło wyraz w poświęconych całkowicie lub częściowo temu zagadnieniu opracowaniach indywidualnych. Cenną w tym zakresie pozycję stanowi wydana przez Instytut już w r. 1946 praca T. Mieczyńskiego „Gleby b. terytorium Gdańska", dająca m. in. obraz stosunków glebowych i wydajności Żuław w okresie niemieckim. W tym samym roku inż. Antoni Wielopolski w dwóch obszernych referatach: „Aprowizacja Wybrzeża" i „Rozmieszczenie przemysłu rolniczego w delcie Wisły" omówił sprawę możliwości produkcji rolniczej na Żuławach i roli związanego z nią przemysłu, mgr J. Nieroda zaś w opracowaniu „Elbląg, jego stan i najbliższe możliwości rozwojowe" przedstawił potrzebę zagospodarowania Żuław Elbląskich jako podstawowy, obok rozwoju przemysłu ciężkiego, warunek ożywienia gospodarczego miasta. Ostatnio kierownik G. A. M., mgr B. Krzywiec, opracował dla R. U. P. P. w Gdańsku zagadnienie roli województwa gdańskiego jako bazy aprowizacyjnej miast Wybrzeża.

Nie zaspakajało to jednak istniejącej i coraz bardziej odczuwanej potrzeby syntetycznego opracowania zagadnienia zagospodarowania Żuław, które stanowiłoby przekrój posiadanej wiedzy o tym temacie. W związku z tym Instytut Bałtycki przystąpił do zespołowego rozpatrzenia ważniejszych związanych z Żuławami problemów. Pierwsze poświęcone im posiedzenie Studium Społeczno-Gospodarczego Inst. Bałt. odbyło się dnia 5 lipca 1948 r. w składzie: inż. Biskupski, prof. Borowski, dyr. Kałczyński, inż. Jełowicki, inż. Połczyński — jako rzeczoznawcy oraz Sekretarz Generalny Srocki i mgr Nieroda z Instytutu Bałtyckiego. Na posiedzeniu tym K. Fudakowski przedstawił w streszczeniu wyniki opracowanej na zlecenie Instytutu obszerniejszej pracy (ok. 100 str. maszynopisu) na temat „Żuławy — plan zagospodarowania, organizacja rolnictwa i produkcja rolna w przyszłości". Referat ten objął w siedmiu rozdziałach całkowity projekt zagospodarowania Żuław, opracowany pod kątem widzenia jak największej wydajności produkcyjnej i oparty na szerokim podłożu ogólno-teoretycznym i statystyczno-porównawczym.

W wyniku dyskusji wyłoniła się potrzeba dalszej pracy nad tematem. Nowego oświetlenia podjął się pracujący oddawna nad tym zagadnieniem inż. Biskupski, który też w dniu 19 listopada 1948 r. omówił na drugim z kolei

posiedzeniu Studium Społ. - Gospodarczego „Wytyczne do rolniczego zagospodarowania Żuław w planie przestrzennym". W drugim posiedzeniu brali udział jako rzeczoznawcy: prof. Borowski, dyr. W. Bromaszewski, K. Fudakowski, dyr. Kałczyński, dyr. Lier, mgr Mrazek, mgr B. Stepowicz oraz z Instytutu Bałtyckiego: dyr. Borowik, sekretarz gen. Srocki, red. Lewandowski, dr Boduszyńska, dr Bukowski. mgr Krzywiec i mgr Nieroda.

Materiał, zawarty w obu referatach i uzupełniających je obszernych dyskusjach, pozwala już dzięki swej obfitości i wszechstronności oraz zgodności w punktach zasadniczych obu referentów i dyskutantów, na wydobycie szeregu oświetleń i tez o trwalszym charakterze, jak również na postawienie pewnej liczby pytań, wymagających dalszego szczegółowego rozważania i stanowiących temat dla dalszych prac w tym kierunku.

Zadania rolnictwa na Żuławach w świetle ogólnych zadań rolnictwa polskiego

Zadania rolnictwa w Polsce. Ogólne zadania rolnictwa w Polsce ujął dyr. Kałczyński w trzech punktach: 1. racjonalne wyżywienie ludności, 2. zwiększenie surowców dla przemysłu, 3. zwiększenie środków eksportu dla wyrównania bilansu płatniczego. Wydobycie najwyższych możliwości produkcyjnych Żuław jest szczególnie ważne dla ogólnego bilansu żywnościowego kraju. Podniesienie stopy życiowej w Polsce, szczególnie u ludności wiejskiej, która swym niedojadaniem, jak stwierdził K. Fudakowski, stwarzała podstawy eksportu żywności w okresie przedwojennym, może łatwo spowodować ogólny niedobór żywnościowy. Stąd powstaje potrzeba maksymalnej produkcji każdego regionu. Stąd też sprawa właściwego zagospodarowania Żuław staje się zagadnieniem nie lokalnym, lecz ogólnopolskim.

Specjalne zadanie Żuław. Ogólnopolskie zadania rolnictwa odnoszą się także do Żuław z tym, że jako teren o szczególnych możliwościach produkcyjnych i specyficznym położeniu powinny one w zakresie tych zadań pełnić rolę szczególnie wydatną. Mają więc nie tylko zaspokoić potrzeby własne, ale także potrzeby zespołu portowo - miejskiego Gdańsk — Gdynia, co samo jest już poważnym zadaniem z uwagi na liczebność ludności zespołu, jej wyższą od przeciętnej zamożność i wyższe wymagania. Również w zakresie przetwórstwa rolniczego i możliwości eksportowych bliskość wielkich portów stwarza warunki dogodniejsze niż w innych regionach i stawia zarazem wyższe wymagania.

Przegląd zagadnień. Niezbędnym warunkiem stworzenia racjonalnych podstaw dla maksymalnej produkcji Żuław jest poznanie i jasne określenie ich: 1. naturalnych warunków glebowych i klimatycznych, 2. związanych z nimi kierunków produkcji rolniczej i hodowlanej oraz ich związków z przemysłem, 3. właściwych środków produkcji, 4. jej przewidywanej wielkości, jak również wielkości spożycia i nadwyżek, 5. związanej z warunkami naturalnymi i celową organizacją produkcji struktury agrarnej i wreszcie 6. doboru i zadań człowieka, jako czynnika dominującego i koordynującego poszczególne elementy produkcji.

Naturalne warunki rolnictwa żuław.

Obszar. Obszar żuław obejmuje według danych urzędowych ok. 145.000 ha, z czego po odliczeniu części powierzchni objętej urządzeniami od- i nawadniającymi przypada na żuławy Gdańskie 33.000 ha, Wielkie — 50.000 ha i Elbląskie — 35.000 ha, razem 118.000 ha. Są to liczby przybliżone, gdyż nie przeprowadzono jeszcze dokładnych pomiarów.

Gleby. Gleby delty Wisły cechuje duża różnorodność. W swej Mapie Gleb Mieczyński rozróżnia trzy główne grupy glebowe: gleby łąkowe zatorfione, gleby łąkowe w dobrych warunkach wilgoci i gleby uprawne na madach, wśród nich zaś piętnaście typów. Charakterystyczne dla żuław są gleby ciężkie, wszelkiego rodzaju mady, oznaczające się wysoką urodzajnością. Na glebach tych zbiory z jednego hektara na madach próchnicowych wynosiły (według Mapy Gleb) 33,5 q dla pszenicy, 28,0 q — żyta, 34,5 q — jęczmienia, 30,5 q — owsa, 300 q — buraków cukrowych i 400 q dla buraków pastewnych. Jednak i pozostałe odmiany gleb, zaliczane w Polsce centralnej do IV a nawet V klasy użytkowej, dawały, wobec wysokiego poziomu produkcji rolnej na obszarze gdańskim, wysokie plony większości roślin uprawnych (Mieczyński).

W związku z jakością gleb należy wspomnieć o ciekawych i dających dobre wyniki niemieckich próbach użyźniania obszarów piaszczystych namułem rzecznym. Sprawa opłacalności finansowej tego rodzaju prac nasuwa poważne wątpliwości i wymaga szczegółowej analizy. Jest to jednak zagadnienie raczej stosunkowo dalszej przyszłości.

Klimat. Klimat delty Wisły jest morski o średniej temperaturze rocznej ok. + 8° C. a na wyżej położonych terenach pasa nadmorskiego + 6° C. Ilość dni o temp. poniżej 0° nie przekracza 100, gdy na całym pasie morskim dochodzi średnio do 130, a na Mazurach do 144. Odpowiednio do tego inaczej układa się okres wegetacyjny, dłuższy w delcie Wisły niż w reszcie pasa nadmorskiego. Opady są dość obfite, przy czym niekorzystne jest ich rozmieszczenie w poszczególnych miesiącach roku. Z badań niemieckich wynika, że 25% rocznych opadów przypada w pasie nadmorskim na miesiące lipiec i sierpień, czyli na okres żniwny i przedsiewny. Ta okoliczność wpływa na cały system gospodarowania, stwarzając wyjątkowo wielkie nasilenie wszelkich prac rolnych w bardzo krótkim czasie.

Pasy wiatrochronne. Niektóre właściwości klimatu regionalnego żuław są dość przykre z punktu widzenia rolnictwa. Należą tu przede wszystkim silne wiatry, przymrozki, bardzo nierównomierne opady, co łącznie z brakiem lasów na tym terenie wpływa ujemnie na zasiewy. Jako środek ochronny przeciw tym niedomaganiom proponuje inż. Biskupski zakładanie pasów wiatrochronnych, które łagodziłyby ostrość wahań mikroklimatu. Stosowane są one na dużą skalę w Związku Radzieckim i Stanach Zjednoczonych, ostatnio zaczynają też uzyskiwać prawo obywatelstwa na Zachodzie. W stosunku do powyższego projektu K. Fudakowski zgłosił zastrzeżenia, stwierdzając, że na wyniki tego rodzaju zabiegów trzeba zbyt długo czekać, zaś żuławy, dzięki poważnej ilości opadów, raczej nie potrzebują tak daleko posuniętych zabiegów klimatycznych; skuteczność ich w odniesieniu do mikroklimatu może być wątpliwa.

Woda do picia. W związku z warunkami przyrodzonymi pozostaje też sprawa jakości wody

do picia, bardzo ważna dla człowieka i zwierząt. Płytkie wody gruntowe Żuław są wybitnie niezdrowe, toteż należy w tym kierunku prowadzić zorganizowane badania nad środkami ulepszającymi ich jakość. Jak stwierdził mgr Mrazek, Urząd Wojewódzki przewidział już na ten cel specjalne fundusze.

Struktura agrarna

Dawne i nowe wytyczne. Wielkość i organizacja produkcji zależy w dużym stopniu od wielkości gospodarstw, a więc struktury agrarnej. Obaj referenci opierali się na strukturze obecnie istniejącej i określonej okólnikiem Min. Roln. i Ref. Roln z 12 maja 1948 r., przewidującym trzy typy gospodarstw na Żuławach. Jest to układ już nieaktualny, jak stwierdził mgr Mrazek, gdyż ostatnie uchwały Plenum CKWPPR i mowa min. Minca wskazały nowe drogi organizacji struktury rolnej. Przede wszystkim Żuławy będą terenem o najwcześniej prowadzonej gospodarce spółdzielczej. W ten sposób zakończony zostanie dotychczasowy chaos ustrojowy i wynikający stąd stan niepewności prawnej.

Okres osadnictwa na Żuławach należy uważać za zakończony. Pozostałe obszary obejmą majątki państwowe, co pozwoli na ostateczne zagospodarowanie odłogów w ramach istniejącej podaży rąk roboczych, stworzy podstawy dla nowoczesnej mechanizacji rolnictwa, pokonując w ten sposób stały brak siły pociągowej, który rozbijał poprzednie plany, i pozwoli na osiągnięcie zakreślonych planem centralnym norm produkcyjnych, nieosiągalnych w drobnych gospodarstwach samodzielnych.

Małe gospodarstwa. Małe gospodarstwa indywidualne są nieekonomiczne, gdyż marnuje się w nich zarówno praca człowieka, jak inwentarza, intensywna tylko okresowo. Równocześnie niemożliwa jest mechanizacja tych gospodarstw, bez której nie ma postępu w rolnictwie. Również sprawa budownictwa osadniczego nie da się rozwiązać przy istnieniu drobnych gospodarstw indywidualnych, z których każde musiało by otrzymać odrębne własne zabudowania.

Gospodarka spółdzielcza. Wyjściem w obu wypadkach jest stworzenie opartych o ośrodki maszynowe spółdzielni i osadnictwo folwarczne, tańsze od indywidualnego. W planowaniu przyszłej wielkości produkcji, organizacji pracy, ustalaniu proporcji siły pociągowej żywej i mechanicznej oraz wielkości zatrudnienia należy uwzględnić formy gospodarstwa spółdzielczego. Przykładem mogą służyć dwie istniejące na Żuławach spółdzielnie: w Grajewie i Lichnowie.

Pastwiska spółdzielcze. W nowych ramach struktury agrarnej nieaktualne stają się pewne poruszone w dyskusji koncepcje, jak np. sprawa pastwisk spółdzielczych. Jak twierdził prof. Borowski, wspólność pastwisk przy odrębności gospodarstw powoduje tylko przeinwentaryzowanie gospodarstw i wyniszczenie pastwisk, z których wszyscy korzystają lecz nikt nie chce inwestować.

Kombinaty rolne. Na bliższe omówienie zasługuje jedynie przedstawiona w referacie K. Fudakowskiego sprawa kombinatów rolnych. Opierając się na wzorach szwajcarskich i przyjmując równoczesne istnienie na Żuławach trzech typów gospodarstw różnych wielkością, referent wysunął koncepcję ich współpracy. Szczególnie zalecana byłaby tu współpraca majątku z osadnikami, pozwalająca na zastosowanie przy istniejących stosunkach własnościowych

nowoczesnych metod produkcji i zbytu. Stroną więcej zyskującą byłby tu osadnik, który w zamian za pomoc w zakresie urządzeń i środków produkcji i wskazówki techniczne rewanżowałby się pewną ilością dni odpłatnej pracy w najcięższych dla majątku okresach.

Produkcja rolnicza

Grunty orne i pastwiska. Kształtowanie produkcji rolniczej na Żuławach powinno iść w kierunku osiągnięcia jak największej wydajności. Należy więc prowadzić gospodarkę intensywną w stosunku do całości użytków rolnych, zarówno upraw jak pastwisk i łąk. Podział użytków rolnych na te dwa podstawowe rodzaje określają w poważnym stopniu naturalne warunki glebowe i klimatyczne. Według długoletnich obliczeń niemieckich system gospodarowania w całym obszarze nadmorskim stale dawał przewagę hodowli, co pociągało za sobą zmniejszenie upraw polowych i zwiększenie pastwisk. Na obszarze Kłajpedy pastwiska zajmowały przed wojną 70% areału, w dolinie Odry do 50%, zaś w dolinie Wisły na madach ok. 30%. Na ogół źródła niemieckie stwierdzają, że w okresie 1913—1927 nastąpił poważny wzrost przestrzeni pastwisk kosztem roli uprawnej. W dolinie kwidzyńskiej, o warunkach glebowo-klimatycznych podobnych do żuławskich, w gospodarstwach powyżej 5 ha pastwiska obejmowały 40—50% areału. Dla Żuław przyjmuje K. Fudakowski stosunek upraw polowych do pastwisk jak 1 : 1, co nie napotkało sprzeciwu w dyskusji.

Gospodarka intensywna. Intensywność upraw polowych polega na dobrej uprawie gleby (głęboka orka), jej zasileniu obornikiem i pełnymi nawozami sztucznymi i odpowiednim płodozmianie. W zakresie stosowania nawozów mineralnych należy przypomnieć za Mieczyńskim, że mady żuławskie posiadają wyjątkową zdolność szybkiego i intensywnego reagowania na bodźce zewnętrzne. Mając przeciętnie dwu- albo i trzykrotnie większą zawartość przyswajalnego fosforu od dobrych bielic Polski centralnej, reagują one mimo to bardzo silnie zwyżką plonów na dodatek tego składnika.

Rejonizacja produkcji. Dla wielkości produkcji bardzo ważna jest jej rejonizacja, dostosowanie pewnych typów upraw do warunków naturalnych większych obszarów. Jest ona łatwiejsza w gospodarstwach wielkich o większej łatwości specjalizacji niż w gospodarstwach drobnych. Podobnie przedstawia się sprawa standaryzacji produkcji, bardzo ważna z punktu widzenia eksportu.

Płodozmiany. Przy wyborze płodozmianu należy dążyć do produkcji płodów wysokocennych na eksport przy zaopatrywaniu się w konieczne mniej cenne płody z zewnątrz. Oznacza to ograniczenie produkcji kłosowych na rzecz okopowych, przemysłowych i pastewnych. Jest to zgodne z dawnymi doświadczeniami niemieckimi w pasie nadmorskim, gdzie ostatnie lata wykazały tego rodzaju tendencję. K. Fudakowski zaleca dwa rodzaje wysoce intensywnych płodozmianów: 1. ogrodniczy: okopowe, jęczmień, pszenica, warzywa; 2 reszta gospodarstw: okopowe, jęczmień, pszenica, strąkowe. Są to oczywiście schematy, które w zastosowaniu praktycznym ulegną zmianom, dostosowanym do indywidualnych właściwości warsztatów rolnych.

Rośliny hodowlane. Z produktów szczególnie opłacalnych dla Żuław zaleca inż. Poł-

czyński pszenicę i owies, jako dające specjalnie wysokie plony. Żyto i jęczmień są już mniej wydajne, chociaż istnieją specjalne odmiany jęczmienia, dostosowane do warunków żuławskich. Dobre wyniki daje rzepak, len, groch i buraki, a więc rośliny o wysokiej wartości spożywczej i dla przemysłu.

B u r a k i z i e m n i a k. Szczególne znaczenie należy przypisać uprawie buraków, przy której jednak poważną trudnością może być brak rąk do pracy, gdyż burak jest bardzo pracochłonny. Według inż. Biskupskiego, znaczenie uprawy buraka cukrowego na Żuławach leży nie tylko w jego wartości dla przemysłu cukrowniczego, ale też w zastosowaniu jako paszy. W danym wypadku może on spełnić poważną rolę w zastępstwie ziemniaka, którego uprawa została ogólnie uznana jako nieopłacalna. Wynika to z jednej strony z taniości ziemniaka, co odbiera sens jego uprawie na wysokowartościowej glebie żuławskiej, z drugiej zaś z charakteru gleby — jest zbyt ciężka i nieprzydatna do uprawy ziemniaków. Należy je więc uprawiać w miarę własnych potrzeb konsumcyjnych, a nie jako produkt dla eksportu lub hodowli. W tym zakresie lepszy jest znacznie burak cukrowy z uwagi na większą wartość pokarmową dzięki dużej ilości białka. Należy go tylko odpowiednio dostosować, to znaczy krajać i suszyć, co daje paszę treściwą, wysoce odżywczą, łatwą w przechowaniu i transporcie. Jest to sposób oddawna stosowany na Zachodzie, u nas dotąd nie praktykowany. Dla uprawy buraka ważną jest sprawa własnej hodowli nasion buraczanych. Żuławy nie powinny sprowadzać nasion z zagranicy lub z kraju, lecz mieć własne plantacje w folwarkach Z. P. N. Z.

U ż y t k i z i e l o n e. W zakresie paszy ważne jest również zwiększenie obszarów uprawy użytków zielonych. Należy tu rozwinąć specjalną propagandę, gdyż obecny stan jest niekorzystny, a przyznane na ten cel kredyty są wykorzystywane w minimalnym stopniu, jak to stwierdził dyr. Kałczyński.

W a r z y w n i c t w o. W okręgach podmiejskich należy tworzyć warunki dla rozwoju warzywnictwa, mającego w miastach zbyt dla swej produkcji i dającego równocześnie surowiec dla przemysłu przetwórczego. Należy jednak przy tym uważać, aby rozwój gospodarstw warzywniczych następował ewolucyjnie, w dostosowaniu do zapotrzebowania, gdyż nadmierna ilość warsztatów warzywniczych może nie znaleźć zbytu dla ich produktów.

S z k o d n i c t w o r o l n e. Z produkcją polową łączy się aktualna obecnie i trudna sprawa szkodnictwa: gryzoni i chwastów. Co do gryzoni, obecne ich nasilenie nie ma nic wspólnego z plagą z 1947 r., jak to stwierdził inż. Biskupski. Są to zupełnie inne odmiany, toteż nie można mówić o jakiejś ciągłości. Konieczna jest jednak planowa, zakrojona na dłuższą metę akcja, gdyż doraźnie stosowane odszczurzania są bardzo kosztowne, a nie przynoszą dodatnich wyników, proporcjonalnych do wielkości kosztów tej walki. Żuławy posiadają wyjątkowe wprost warunki rozwoju gryzoni w postaci wielkiej liczby kanałów i rowów odwadniających.

W walce z chwastami należy podkreślić duże osiągnięcia dotychczasowe, nie są one jednak wystarczające. I tu należy prowadzić akcję długookresową, opartą o badania własności gleby. W obu wypadkach walki ze szkodnikami ważne jest zagospodarowanie odłogów, będących rozsadnikami gryzoni i chwastów oraz staranna uprawa pól.

Produkcja hodowlana

Znaczenie hodowli. Znaczenie produkcji hodowlanej jest dla Żuław nie mniejsze niż upraw polowych z uwagi na wielki odsetek doskonałych, trzykośnych łąk i pastwisk. Jak stwierdził inż. Połczyński, racjonalne wykorzystanie pastwisk było jedną z głównych przyczyn gospodarczego rozwoju Żuław. Należy jednak również w stosunku do pastwisk prowadzić gospodarkę intensywną, to znaczy systematycznie nawozić i obsiewać co 8—10 lat. Ważna przy tym jest sprawa hodowli nasion traw oraz dobieranie specjalnych mieszanek traw i ziół stosownie do rodzaju gleby.

Pasza. W zakresie hodowli bardzo ważne są stosunki paszowe. Nie wystarcza tu wyłączne opieranie się na bazie naturalnej, jaką są istniejące łąki i pastwiska. Należy jeszcze rozwinąć szeroko produkcję upraw zielonych i stosowanie pasz treściwych, przede wszystkim suszenia buraka cukrowego, o czym już była mowa. Ważna również jest sprawa przechowania paszy. Na skutek warunków klimatycznych marnuje się trzeci sianokos na Żuławach, czemu może łatwo zapobiec silosowanie paszy lub suszenie. Należy stosować nie kosztowne silosy wieżowe, lecz tanie a równie praktyczne silosy dołowe, jak to się już praktykuje na Zachodzie. W zakresie produkcji paszy i hodowli raczej nie należy się wzorować, zdaniem K. Fudakowskiego, na Danii, która swą hodowlę opierała na treściwych paszach importowanych. Bardziej miarodajne dla nas w tym zakresie mogą być przykłady niemieckie.

Bydło i trzoda. W zakresie hodowli należy kłaść nacisk na rozwój bydła rogatego. Przed wojną wychów bydła mięsnego dawał lepszy dochód niż mlecznego. Hodowla trzody chlewnej nie ma na Żuławach naturalnej bazy ziemniaczanej, stąd nie może się ona należycie rozwinąć w gospodarstwach rolnych i nie powinna wykraczać poza zapotrzebowanie własne. Oparcie może znaleźć jedynie przy zakładach przemysłu przetwórczego, jak: serowarnie i mleczarnie, gdzie obfitość odżywczych odpadków wynagradza brak ziemniaka.

Inne zwierzęta. Większe niż trzoda chlewna możliwości rozwoju hodowli w gospodarstwach rolnych mają owce i drób. Owce żuławskie były cenione przed wojną dla swej wełny, hodowla zaś drobiu jest bardzo opłacalna w gospodarstwach zbożowych, zwłaszcza że bliskość wielkiego zespołu miejskiego daje łatwość zbytu mięsa i jaj. Na marginesie właściwej hodowli należy wspomnieć o poruszonej przez inż. Połczyńskiego możliwości hodowli zwierząt futerkowych, mającej na Żuławach dobre warunki naturalne w postaci licznych zarybionych stawów.

Ochrona hodowli. Istotna dla hodowli sprawa doboru ras, odpowiednich do tutejszych warunków glebowo-klimatycznych, wymaga zwrócenia uwagi w pierwszym rzędzie na produkcję hodowlaną-zarodową, a więc zakładanie źrebieciarni, wychowalni buhai. Dla tego celu należy stworzyć specjalny zakład zootechniczny dla Żuław, mający za zadanie naukowe badanie podstaw hodowli oraz szkolenie i kontrolę w tym zakresie.

Również w związku z hodowlą pozostaje sprawa należytej opieki weterynaryjnej. Łączy się ona z ogólnokrajowym brakiem lekarzy weterynarii, toteż całkowitego zaspokojenia potrzeb pod tym względem nie można się spodziewać przed wyszkoleniem nowych kadr lekarzy, co mgr Mrazek określił na 15 lat.

Związki produkcji rolnej z przemysłem

Łączność rolnictwa i przemysłu. Wszechstronna i intensywna produkcja rolniczo-hodowlana Żuław zarówno stwarza możliwość rozwoju przemysłu przetwórczego jak też sama odnosi z tego przemysłu korzyści. Następuje tu obustronnie korzystne powiązanie, którego przykładem może być hodowla i przetwórstwo mleczne (odpadki dla trzody chlewnej), przemysł olejarski i cukrowniczy (makuchy i melasa dla bydła), nawet przemysł rybny (mączka dla trzody). Toteż planowanie zarówno produkcji rolniczej, jak i rolniczego przetwórstwa winno uwzględniać te momenty wiążące, zwiększające opłacalność produkcji.

Rola miast portowych. Bardzo korzystne mogą być związki rolnictwa Żuław z przemysłem spożywczym miast portowych dzięki możliwości łączenia surowców krajowych i importowanych. Poważną rolę gra tu również wielkość miast, będących poważnym konsumentem dla przetwórstwa rolniczego, a także łatwość wywozu przez porty.

Z przemysłów przetwórstwa rolnego, mających specjalne możliwości rozwoju, należy wymienić przetwórstwo mleczne, w nim zaś szczególnie serowarstwo, oraz przemysł olejarski. Zakłady olejarskie Wybrzeża produkują obecnie 75% naszego zapotrzebowania, z nich zaś wytwórnia „Żuławy" jest wyłącznie obsługiwana przez rolnictwo Żuław. Dotąd przerabiała ona tylko makuchy, obecnie projektuje tłoczenie oleju z własnego zaplecza.

Przetwórstwo owocowo - warzywnicze. Dobre widoki rozwoju z uwagi na bliskość portu i związane z tym możliwości eksportowe ma przetwórstwo owocowo - warzywnicze. Ta gałąź przemysłu nie może się rozwinąć w oparciu o rynek krajowy z uwagi na wysoki koszt potrzebnego do produkcji cukru. Dyr. Kałczyński zwrócił uwagę na możliwość eksportu cukru nie w postaci naturalnej, lecz oddanie go po niskiej cenie przetwórstwu owocowo-warzywnemu i w eksporcie wyrobów tego wytwórstwa.

Środki produkcji

Przyrodzone warunki Żuław stawiają jego rolnictwu specjalne wymagania w zakresie urządzeń i środków produkcji, nie spotykane w innych regionach.

Melioracja. Przede wszystkim ma to miejsce w zakresie urządzeń melioracyjnych. Sieć licznych wałów ochronnych, rowów i kanałów od- i nawadniających wymaga stałej opieki i konserwacji. Przed wojną istniały w tym celu specjalne spółki wodne i związki wałowe, których zadaniem była ochrona i konserwacja tych urządzeń. Ich wskrzeszenie w tej samej lub innej, bardziej dostosowanej do obecnych stosunków własnościowych postaci jest jednym z bardzo pilnych zadań w zagospodarowaniu Żuław. Tegoroczne sztormy, powodujące poważny przybór wód, grożących zalaniem polderów, świadczą najsilniej o potrzebie prac w tym kierunku. Na specjalnej konferencji, zwołanej w tej sprawie w Urzędzie Wojewódzkim, postanowiono zwrócić się do władz państwowych o specjalne kredyty na przeprowadzenie robót wzmacniających.

Warunki glebowe. Również właściwości urodzajnej lecz ciężkiej gleby wymagają specjalnej uprawy i środków produkcji:

maszyn, narzędzi, nawozów. Powoduje to nakłady kapitałowe, przekraczające możliwości mniejszych gospodarstw, gdyby zaś one nawet podołały temu finansowo, to posiadany przez nie inwentarz nie byłby całkowicie wykorzystany, a jego ilość przekraczałaby obecne możliwości produkcyjne naszego przemysłu.

O ś r o d k i m a s z y n o w e. Wyjściem z tej sytuacji jest tworzenie ośrodków maszynowych i oparta o nie gospodarka spółdzielcza lub wielkomajątkowa. Liczba tych ośrodków przy całkowitym zaspokojeniu potrzeb nowocześnie zmechanizowanego rolnictwa prawdopodobnie będzie większa niż liczba gmin. Ich wyposażenie winno objąć wszelkie mechaniczne środki obsługi rolnictwa, a więc traktory, żniwiarki-wiązałki, młockarnie, siewniki i inne.

Obecnie najpilniejszą potrzebą są traktory, których liczbę dla małych gospodarstw określił inż. Biskupski na 400 (jeden traktor na 25 gospodarstw). Stosowanie do potrzeb gleby i rodzaju prac potrzebne są najmniej 2 typy traktorów; jeden do prac lekkich, drugi do ciężkich.

E l e k t r y f i k a c j a. Niezbędnym warunkiem całkowitej mechanizacji i unowocześnienia rolnictwa jest elektryfikacja. Budowana obecnie linia wysokiego napięcia rozwiąże częściowo to zagadnienie, należy jednak dążyć do objęcia siecią elektryczną każdego gospodarstwa, co pozwoli na poważne zaoszczędzenie siły roboczej i wzmoże wydajność pracy i produkcji.

W i e l k o ś ć p r o d u k c j i

Gdy mowa o wysokiej wartości produkcji rolniczej Żuław, nasuwa się pytanie, jaki jest jej wymiar liczbowy. Określenie przyszłej wielkości produkcji zależy od tak wielu różnych i zmiennych elementów, że wszelkie obliczenia mogą mieć tylko charakter przybliżony i pozwalają raczej na zorientowanie się w skali wielkości, niż odtwarzają stan faktyczny. K. Fudakowski przeprowadził szczegółowe obliczenie wielkości produkcji, spożycia i nadwyżek dla Żuław w okresie lat 10-ciu, opierając się na istniejącym stanie struktury agrarnej i przedwojennych danych produkcyjnych i przyjmując liczbę ludności rolniczej Żuław 85.000. Ostateczny wynik tych obliczeń przedstawia następująca tablica:

Produkcja, spożycie i nadwyżki na Żuławach

	Mleko w litrach	Mięso tłuszcze w kg	Pszenica jęczmień strąkowe w q	Kartofle w q	Buraki w q	Warzywa w q
Produkcja	155.577.000	6 91 .900	1.124.940	1.727.100	5.352.500	105.000
Spożycie	46.860.000	1.704.000	685.830	1.509.700	1.556.000	—
Nadwyżki	108.717.000	5.212.900	439.110	217.400	3.796.500	105.000

Autor ocenia podane liczby jako zbyt niskie, prawdopodobnie ok. 25% dla plonów a 30—50% dla wydajności mlecznej. Już obecnie są wypadki przekroczenia przyjętych przez niego przeciętnych, a wzrost poziomu upraw i hodowli pozwala na dalszy optymizm w ocenie wyników. Jednak nawet te liczby świadczą o poważnej wielkości produkcji na Żuławach, przewyższających pod tym względem inne tereny Polski. Dodatkowo wyjaśnił autor, że liczby dla buraków pastewnych i kartofli niekoniecznie oznaczają te właśnie płody, lecz mogą być przeliczone w razie potrzeby na buraki cukrowe.

Człowiek

Dobór człowieka. Wielki zakres zadań, stawiany pod każdym względem rolnictwu na Żuławach, wymaga odpowiedniego człowieka, który by stanął na ich wysokości. Należy więc tu osadzić element pionierski, o dużej energii i wartości ideowej, pracowity i zdolny. Najlepiej jest brać ludzi z terenów podobnych glebowo i klimatycznie i dobrze zagospodarowanych, gdyż oni najłatwiej się dostosują do nowych warunków.

Szkolenie. Niezbędne jednak przy tym jest szkolenie doraźne w formie kursów, choćby nawet przymusowych, i dalszoplanowe w szkołach rolniczych wyższych i średnich. Prócz szkolenia osadników należy też tworzyć fachowe kadry kierownicze, co zapoczątkowane zostało przez utworzenie Wyższej Szkoły Admin. Rolniczej w Elblągu.

Badania naukowe. Zarazem należy prowadzić na Żuławach fachowe badanie rolnicze na wyższym poziomie w specjalnych majątkach doświadczalnych i zakładach badawczych. Zadaniem tych badań powinno być poznanie indywidualnych cech Żuław pod względem gleby, klimatu regionalnego, naturalnych warunków uprawy roślin i hodowli i stworzenie w ten sposób naukowych podstaw zagospodarowania. Na niezbędność tego rodzaju zakładów zwracali uwagę obaj referenci oraz dyskutujący. Na razie jako pierwszy majątek doświadczalny przeznaczono majątek Fiszewo, pozostający pod kierownictwem P. I. N. G. W. w Bydgoszczy.

Warunki bytu robotników rolnych. Należy dążyć do stworzenia pracownikowi rolnemu dobrych, zadawalających go warunków bytu. Szczególnie trudna jest sprawa pracowników sezonowych w majątkach, nie mających okresowo pracy. Przeważa obecnie tendencja przyjmowania robotników stałych w ilości potrzebnej do zaspokojenia potrzeb maksymalnych i dawania im w okresie mniejszego natężenia pracy zajęć dodatkowych w przemyśle rolnym, rękodzielnictwie itp. przy równoczesnym zabezpieczeniu mieszkania i minimum egzystencji.

Warunki atrakcyjności wsi. Warunki bytu pracowników rolnych mogą silnie zaważyć na zatrudnieniu w rolnictwie. Łatwość przejścia ze wsi do miasta o wyższej stopie życiowej, jaką stwarza obecna urbanizacja, może wywołać w rolnictwie poważny niedobór pracowników. Zwrócił na to uwagę K. Fudakowski, jako na zjawisko o dużym znaczeniu gospodarczym dla całego kraju i podkreślił konieczność zwiększenia atrakcyjności pracy w rolnictwie dla pracowników wszelkiego typu, przede wszystkim zaś robotników rolnych. Oprócz odpowiedniej regulacji warunków materialnych na-

leży dążyć do poprawy warunków kulturalnych, elektryfikacji wsi, stworzenia dobrej komunikacji i sieci obsługi kulturalnej (objazdowe kina, teatry, wystawy, ruchome biblioteki). Szczególnie ważną, zdaniem inż. Biskupskiego, także z gospodarczego punktu widzenia, jest dla Żuław sprawa komunikacji. Wprawdzie mają one dobrze rozwiniętą sieć dróg twardych, lecz drogi polne są w pewnych okresach nie do przebycia. Odbija się to ujemnie na gospodarstwach rolnych szczególnie w okresach dostaw jesiennych. Należy więc zwrócić uwagę na ten stan i przedsięwziąć środki zaradcze. Również ważną rzeczą jest zapewnienie komunikacji przez Wisłę przez mosty trwałe.

W ten sposób, tworząc odpowiednie warunki bytu na wsi, zatrzymamy w niej wartościowy element ludzki, który normalnie szuka awansu w mieście i przyczynia się przez to do obniżenia poziomu rolnictwa, przed którym stają coraz większe zadania.

Zadania badawcze

Przebieg obu dyskusji wykazał, że wyniki dotychczasowe dalekie są od wyczerpania całości zagadnienia najwłaściwszego zagospodarowania Żuław. Zarysowała się konieczność pogłębienia dotychczasowej pracy w wielu kierunkach.

Znaczenie gospodarcze Żuław, zarysowane w pierwszym rzędzie w referacie K. Fudakowskiego, nie zostało przez referat ten wyczerpane. Przeciwnie, jak przyznał sam referent, podane przez niego liczby i oceny są zapewne zbyt niskie. Należy się spodziewać, że przez zweryfikowanie tych danych otrzyma się obraz bardziej optymistyczny, pozwalający na uzasadnienie większej rentowności nakładów czynionych na zagospodarowanie Żuław oraz podnoszący znaczenie gospodarcze regionu żuławskiego w gospodarce ogólnokrajowej.

Zagadnienia ludnościowe i zagadnienia pracy. Do omówionych, lecz niewyczerpanych zagadnień należy zaliczyć zagadnienia ludnościowe terenu, w pierwszym rzędzie: 1. optymalna gęstość i rozmieszczenie ludności, 2. dostosowanie zawodowe do specyficznych warunków terenu, 3. zagadnienie pracy sezonowej, 4. organizacja materialnych i kulturalnych warunków egzystencji poszczególnych środowisk, 5. istniejąca i optymalna struktura ludności z punktu widzenia zawodowego oraz terenu pochodzenia.

Struktura agrarna. Jednym z głównych, lecz niewyczerpanych tematów dyskusji było zagadnienie struktury agrarnej terenu. Przyjmując we wnioskach końcowych tezę niebezpieczeństwa nadmiernego rozdrobnienia gospodarstw rolnych, wskazano jako temat dalszej analizy: 1. wyznaczenie optymalnego stosunku obszarowego i charakteru zadań produkcyjnych obszarów gospodarstwa wielkofolwarcznego (P. Z. N. Z.), spółdzielczego i indywidualnego osadnictwa; 2. zagadnienie dostosowania struktury agrarnej do stopnia terenowego wyposażenia w budynki oraz do wzajemnego stosunku niezbędnych nakładów inwestycyjnych i spodziewanych korzyści gospodarczych.

Zagadnienia produkcji i jej warunków. Jako zagadnienia niewyczerpane całkowicie przez dyskusję, o szczególnym — jak podkreślono — znaczeniu dla obszaru Żuław, wskazać należy: 1. powiązanie rezultatów rolnych z przetwórstwem przemy-

słowym terenu; 2. sprawa upraw specjalnych o szczególnej pojemności pracy zimowej (np. wikliniarstwo); 3. zagadnienie walki z gryzoniami i chwastami, jako plagą znajdującą wyjątkowe warunki rozwoju; 4. zagadnienie typu owcy żuławskiej oraz warunków gospodarstwa drobiowego; 5. zagadnienie mechanizacji i elektryfikacji w gospodarstwie żuławskim; 6. rola sadownictwa i gospodarki ogrodowo- warzywniczej; 7. zagadnienie przetwórstwa hodowlanego, w pierwszym rzędzie serowarstwa; 8. sprawa wód gruntowych; 9. znaczenie upraw leśnych w zakresie mikroklimatu i zabezpieczenia glebowego (ochrona przed wiatrem i zapiaszczeniem); 10. rola silosów w gospodarstwie hodowlanym żuław; 11. znaczenie lokalnego doświadczalnictwa rolnego; 12. znaczenie terenowego gospodarstwa rybnego itd.; 13. warunki zabezpieczenia urządzeń melioracyjnych terenu; 14. zagadnienie rejonizacji produkcji wewnątrz obszaru żuław itp.

Jako zagadnienie odrębne wysuwało się w czasie dyskusji zagadnienie majątków państwowych, wyznaczenia ich roli w całości gospodarstwa żuławskiego, wytypowania majątków uprawnych, hodowlanych i szkoleniowo-doświadczalnych. Dyskusję nad tym zagadnieniem w związku z nieobecnością przedstawiciela P. Z. N. Z. na zebraniu w dniu 19. XI. 1948 r. odłożono do następnych posiedzeń.

J. Nieroda

PLACÓWKI P. I. H. M. W SZCZECINIE

Służba Meteorologiczna w Polsce zorganizowana jest przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny (P. I. H. M.), mający swą centralną siedzibę w Warszawie. Ze względu na ważność spostrzeżeń meteorologicznych na obszarze Wybrzeża, została jeszcze przed wojną utworzona w Gdyni filia Instytutu, nosząca dziś nazwę Wydziału Morskiego PIHM. Referat Przewidywań i Informacji Synoptycznych tego Wydziału opracowuje prognozy pogody dla części wschodniej i zachodniej morza Bałtyckiego, na podstawie depesz synoptycznych, otrzymywanych ze stacji synoptycznych polskich i europejskich, a podających spostrzeżenia meteorologiczne o jednej i tej samej godzinie (co każde 3 godziny).

W roku 1948, w związku z aktywizacją rejonu Szczecina, zwrócono baczniejszą uwagę na rozbudowę służby meteorologicznej w Szczecinie. Obecnie funkcjonują tu 3 placówki PIHM, które pod względem administracyjnym podległe są bezpośrednio Wydziałowi Morskiemu PIHM w Gdyni:

1. Stacja Klimatologiczna przy ul. Łabędziej 7.

2. Okręgowe Biuro Pogody przy ul. Swierczewskiego 16.

3. Stacja Meteorologiczna przy lotnisku Szczecin—Dąbie.

1. Najwcześniej uruchomioną placówką meteorologiczną w Szczecinie była Stacja Meteorologiczna, zajmująca niewielki domek willowy przy ul. Łabędziej 7, który odziedziczony został, wraz z całym urządzeniem, po wojskowych meteorologach radzieckich w marcu 1946 r. Od tej chwili Stacja pełniła nieprzerwaną służbę meteorologiczno-synoptyczną, która polegała z jednej strony na systematycznym (co 3 godz.) notowa-

niu obserwacji najważniejszych zjawisk atmosferycznych (jak ciśnienie, temperatura i wilgotność powietrza, kierunek i szybkość wiatru, rodzaje zachmurzenia i opady), z drugiej strony — na przesyłaniu spostrzeżeń, dokładnie co 3 godz., drogą telefoniczną, w postaci depeszy synoptycznej szyfrowanej do Wydz. Morskiego PIHM w Gdyni, Okręgowego Oddziału PIHM w Łodzi i Lotniczej Stacji Meteorologicznej (LSM) w Poznaniu.

Działalność Stacji Met. w Szczecinie trwała do końca października 1948 r., po czym została przeniesiona na lotnisko w Dąbiu Szczecińskim. Obecnie budynek przy ul. Łabędziej 7 zajęty jest przez Stację Klimatologiczną, której zakres działania jest już dużo mniejszy. Służbę pełni tu tylko 1 obserwator, którego zadaniem jest notowanie 3 razy na dobę najważniejszych obserwacji meteorologicznych.

2. Okręgowe Biuro Pogody jest najważniejszą placówką PIHM w Szczecinie, choć niedawno założoną. Zaczęto je organizować w marcu 1948 r., jednakże działalność swą mogło rozpocząć dopiero po przeniesieniu się do przyznanego dla Biura lokalu przy ul. Świerczewskiego 16.

Głównym zadaniem Biura jest opracowanie orientacyjnych mapek synoptycznych na podstawie depesz telefonicznych, podających sytuację barometryczną i prognozę pogody, które nadawane są z Centrali PIHM w Warszawie, oraz depesz nadawanych z Wydziału Morskiego w Gdyni, które podają prognozę pogody wraz ze specjalną prognozą dla rybaków. Prócz tego w razie potrzeby Wydział Morski nadaje z Gdyni ostrzeżenia przeciwsztormowe.

W ostatnim czasie Biuro otrzymało specjalny aparat radiowy oraz radiotelegrafistów dla obsługi radiostacji. Zadaniem ich będzie odbiór radiowych depesz synoptycznych, podających stan pogody ze wszystkich stacji synoptycznych. Ponieważ ich służba zacznie się w styczniu 1949 r., więc od tej chwili Biuro będzie mogło opracowywać samodzielnie prognozy pogody w podobny sposób, jak to czyni Referat Synoptyczny Wydz. Morskiego w Gdyni.

Z mapek synoptycznych, wydawanych przez Biuro, korzystają niektóre urzędy i instytucje w Szczecinie, jak np. Kapitanat Portu, Lotnisko, Szkoła Morska itp.

Drugim zadaniem Biura jest zbieranie telefonicznych depesz synoptycznych, nadawanych co 3 godz. przez Stacje Synoptyczne w Kołobrzegu, Resku, Świnoujściu i Szczecinie-Dąbiu. Wszystkie te stacje, leżące w rejonie szczecińskim, podlegają Okręgowemu Biuru Pogody w Szczecinie. Powyższe depesze Biuro z kolei nadaje do Gdyni i do Łodzi, gdzie znajduje się zbiornica depesz meteorologicznych z całej Polski.

Wreszcie do Biura Pogody należy Stacja Sztormowa, mieszcząca się na szczycie północnej wieży gmachu Województwa w Szczecinie. W razie grożącego sztormu wywiesza się na niej odpowiednie sygnały ostrzegawcze. Dzięki dotacji otrzymanej z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża w kwocie 130.000 zł, został wykonany jesienią 1947 r. remont poniemieckich urządzeń sygnalizacyjnych w wieży, co pozwoliło na uruchomienie Stacji już w listopadzie 1947 r.

Ogółem Okr. Biuro Pogody zatrudnia 12 pracowników.

3. Ze względu na wielką wagę spostrzeżeń meteorologicznych dla lotnictwa, Stacja Meteorologiczna w Szczecinie została przeniesiona z ul. Łabędziej na lotnisko w Dąbiu Szczecińskim, gdzie funkcjonuje od listopada 1948 r. Stacja

ta nadaje depesze synoptyczne do Okr. Biura Pogody w Szczecinie co 3 godziny. Służbę pełni tu 4-ch obserwatorów.

Poza powyższymi placówkami meteorologicznymi, zaczyna się obecnie organizować Doświadczalna Stacja Hydrologiczna I rzędu w Szczecinie, która zajmować się będzie badaniem i zestawianiem zjawisk hydrologicznych. Stacja ta pod względem administracyjnym podlega Okręgowemu Oddziałowi PIHM w Poznaniu.

Krzysztof Prawdzic-Layman

Maria Boduszyńska

PRZEMIANY W HANDLU ZAGRANICZNYM SZWECJI

Charakterystyka wymiany przedwojennej

Udział zagranicznej wymiany towarowej Szwecji w obrotach światowych wzrastał w okresie międzywojennym wyraźnie i dość szybko, mianowicie z 1,4% w r. 1929 do 2,1% w r. 1938. Gdyby uznać liczbę ludności danego kraju za podstawę jego udziału w światowej wymianie towarowej, to poziom udziału Szwecji w r. 1938 odpowiadał prawie dokładnie poziomowi udziału W. Brytanii (13,9%), znacznie przewyższał poziom udziału Niemiec (10,1%) czy Stanów Zjedn. A. P. (10,7%), ustępował zaś poziomowi udziału Danii (1,5%).

Jednym z rysów charakterystycznych szwedzkiego handlu zagranicznego były stałe (od r. 1916) nadwyżki importowe, pokrywane przede wszystkim w drodze wywozu usług transportu morskiego. Przyczyn tego zjawiska należało by doszukiwać się z jednej strony w bardzo wysokim spożyciu krajowym, zapewniającym społeczeństwu szwedzkiemu, podobnie jak duńskiemu, a nawet i norweskiemu, szczególnie wysoki materialny poziom życia, z drugiej strony zaś w stałym procesie intensyfikacji gospodarki narodowej, wymagającym wzmożonego dopływu towarów obcych. W r. 1938 ujemne saldo szwedzkiej zagranicznej wymiany towarowej wynosiło ok. 6% ogólnej wartości tej wymiany, zaś w r. 1939 nawet ok. 14%.

Dalszą ogólną cechą zagranicznego handlu szwedzkiego była bardzo zdecydowana przewaga półfabrykatów w wywozie, przy względnym wyrównaniu pozycyj przywozowych, wykazujących jednak pewną przewagę fabrykatów. Dla porównania warto zaznaczyć, że np. handel zagraniczny W. Brytanii wykazywał stale wybitną przewagę fabrykatów w wywozie i zupełnie wyrównany poziom przywozu surowców i półfabrykatów. Równocześnie zarówno w przywozie jak i w wywozie ze Szwecji zaznaczała się ogromna przewaga dóbr produkcyjnych nad konsumcyjnymi.

Dzięki wielkim bogactwom leśnym Szwecji oraz rozwiniętemu, szczególnie w drugiej ćwierci bieżącego stulecia, przemysłowi przetwórczemu, główną pozycją wywozową była przed wojną miazga drzewna i papier (w r. 1934 — 29,7% wartości ogólnego wywozu, w r. 1939 — 26,5%) oraz drzewo i wyroby z niego (11,4% w r. 1939, 16,8% w r. 1934). Udział Szwecji w światowym handlu drzewem wynosił w r. 1934 13%, zaś w światowym eksporcie miazgi drzewnej aż 30%, przy czym w zakresie eksportu miazgi chemicznej stanowisko Szwecji było zupełnie wyjątkowe (60% eksportu światowego).

Drugą co do wartości pozycję wywozową stanowiły metale i wyroby z nich, jednak figurowały

one w zbliżonej wartości również i w przywozie. Toteż wypada raczej podkreślić znaczenie wywozu produktów mineralnych (13,6%), przede wszystkim wysokoprocentowych rud żelaznych. Poważnie przedstawiał się wywóz maszyn i rozmaitych aparatów, jednakże równoważył się on niemal z odpowiednią pozycją przywozową. Dość wyraźna nadwyżka eksportowa zaznaczała się w grupie zwierząt i wytworów zwierzęcych, dzięki wysoko postawionej w Szwecji hodowli zwierząt.

W przywozie na pierwsze miejsce wysuwały się produkty mineralne, czyli przede wszystkim węgiel kamienny, dalej wspomniane w związku z odpowiednią pozycją eksportową metale i wyroby z nich, następnie wyroby włókiennicze (14,3%), produkty chemiczne i farmaceutyczne, maszyny i aparaty (9,0%, w wywozie 9,7%), produkty roślinne (przede wszystkim pasze), środki transportowe itd.

Kierunki wymiany zagranicznej

Podobnie jak pozostałe państwa Północy, Szwecja opierała swoją zagraniczną wymianę towarową w głównej mierze na stosunkach handlowych z Europą, mianowicie w r. 1939 wymiana z krajami Europy stanowiła 78,5% wartości ogólnej szwedzkiej wymiany zagranicznej. Obroty z Ameryką stanowiły 17,9% ogólnych obrotów, w tym ze Stanami Zjedn. A. P. 13,6%.

Wśród europejskich kontrahentów Szwecji najpoważniejszymi byli Niemcy (w r. 1938 — 21 2%, w r. 1939 — 23.3%) oraz W. Brytania (w r. 1938 — 21,2%, w r. 1939 — 20,3%), a dopiero na trzecim planie grupa państw północnych (Dania, Finlandia, Norwegia), które łącznie uczestniczyły w zagranicznej wymianie towarowej Szwecji w ok. 13%, czyli prawie na równi ze Stanami Zjedn. A. P. Wskazuje to na silne związki gospodarcze między państwami Północy, z których jednak każde grawitowało przede wszystkim ku Anglii i Niemcom.

Analiza obrotów towarowych Szwecji z Niemcami w ciągu ostatnich lat przedwojennych, w. szczególności zaś od r. 1936, pozwala uzyskać, poza szeregiem wniosków natury czysto gospodarczej, również pewien wgląd w pozagospodarcze konsekwencje takiej a nie innej struktury tych obrotów. Oto np. w r. 1939 wywóz szwedzkiej rudy do Niemiec stanowił 52,8% wartości całego wywozu szwedzkiego do tego kraju, a zarazem 67% całego szwedzkiego wywozu rudy (8,4 mil. ton w r. 1938), podczas gdy do Anglii skierowano tylko 12,7% wywożonej rudy, do Czechosłowacji 6% itd. Ogromny wzrost produkcji i wywozu rudy szwedzkiej od r. 1936 [1] spowodowany był wzrostem zapotrzebowania Niemiec dla celów przede wszystkim niemieckiego przemysłu zbrojeniowego. Tak wysoki udział rudy w szwedzkim wywozie do Niemiec sprawiał zarazem, że przeszło połowę tego wywozu (pod względem wartości) stanowiły surowce, natomiast większość pozostałego wywozu składała się z półfabrykatów. Jest rzeczą wysoce charakterystyczną, że miazga drzewna i papier, które w r. 1939 stanowiły ok. 26,5% ogólnego wywozu ze Szwecji, w wywozie do Niemiec stanowią zaledwie ok. 3,5%, podczas gdy udział drzewa i wyrobów z niego w wywozie do Niemiec (9.0%) zbliża się do udziału w ogólnym wywozie (11,4%). Jest to jeszcze

[1] W latach 1931—1935 produkcja roczna 5,2 mil. t, wywóz 4,8 mil. t. W r. 1936 produkcja 11,2 mil. t, wywóz 11,1 mil. t.

jednym potwierdzeniem raczej mało korzystnej struktury szwedzkiego wywozu do Niemiec.

A jak wyglądała struktura przywozu z Niemiec? Znów rzuca się w oczy ten sam moment: tak pożądany dla szwedzkiego przemysłu surowiec, jak węgiel, stanowiący ponad 18% wartości ogólnego przywozu do Szwecji, w przywozie z Niemiec, które były przecież poważnym eksporterem węgla, stanowi tylko ok. 9,6%. Na pierwszym miejscu natomiast stały w tym przywozie maszyny i aparaty (17,4%), które Szwecja również wywoziła (9,7% ogólnego wywozu szwedzkiego), ale do Niemiec tylko w zupełnie znikomych ilościach. Dalszą poważną pozycję w przywozie z Niemiec stanowią metale i wyroby z nich (17,0%), następnie produkty chemiczne i farmaceutyczne (16,0%), wyroby włókiennicze (13 6%) i środki transportowe (7,0%), czyli wszystko fabrykaty lub półfabrykaty.

M. in. takiej właśnie strukturze obrotów towarowych z Niemcami należy niewątpliwie przypisać bardzo poważną nadwyżkę importową po stronie Szwecji, wynoszącą w r. 1939 ponad 25% wartości ogólnych obrotów towarowych z Niemcami.

Struktura obrotów towarowych z W. Brytanią była dla Szwecji znacznie korzystniejsza. Oto bowiem w wywozie do Anglii figuruje na pierwszym miejscu wartościowy wywóz miazgi drzewnej i papieru (36 9%), przewyższający znacznie odpowiednią pozycję w ogólnym wywozie ze Szwecji. Dalej widzimy wprawdzie wyższy od przeciętnego udział drzewa i wyrobów z niego (w szczególności kopalniaki i budulec — 18,6%), ale równoważy go dość znaczna nadwyżka eksportowa w pozycji metalów i wyrobów metalowych oraz wywóz produktów zwierzecych i zwierząt (11,9%). Wywóz rudy stanowi tylko 6,1% ogólnego wywozu szwedzkiego do Anglii. Tak więc przy dość wysokim udziale surowców istnieje jednak bardzo wyraźna przewaga półfabrykatów w tym wywozie.

Dalszym wyrazem znacznej harmonii strukturalnej obrotów szwedzko-angielskich jest udział produktów mineralnych, tzn. przede wszystkim węgla kamiennego, w przywozie z Anglii w wysokości 43% wartości ogólnego przywozu z tego kraju (w r. 1939). W r. 1938 Szwecja importowała ogółem 7,7 mil. ton węgla kamiennego, z tego niemal połowę z Anglii.

Inne pozycje przywozu szwedzkiego z Anglii wykazują oczywiście ogromną przewagę fabrykatów i półfabrykatów, mianowicie wyroby włókiennicze stanowiły w r. 1939 ok. 23 3% ogólnego przywozu z Anglii, metale i wyroby metalowe 8%, maszyny i aparaty 7,7%, produkty chemiczne i farmaceutyczne 5 3% itd. W rezultacie obroty towarowe z W. Brytanią wykazały w r. 1939 dodatnie saldo w wysokości ok. 13% wartości ogólnych obrotów z tym krajem.

Mimo niemal jednakowo silnych pod względem finansowym związków gospodarczych z Niemcami i Anglią, stosunki gospodarcze szwedzko-angielskie miały charakter znacznie bardziej racjonalny gospodarczo i pokojowy niż stosunki szwedzko-niemieckie, wykazujące zdecydowane uprzywilejowanie Niemiec, które w Szwecji miały doskonałą bazę surowcową dla swego przemysłu zbrojeniowego oraz dość poważnego dostawcę produktów żywnościowych.

Niezmiernie interesującą rzeczą było by naukowe zbadanie, o ile względy gospodarcze zmuszały Szwecję do takiego właśnie kształtowania swej wymiany towarowej z Niemcami. Wyświetlenie tego zagadnienia dopomogło by niewątpliwie do snucia uzasadnionych

wniosków, dotyczących przyszłej struktury obrotów towarowych między tymi dwoma państwami, z których jedno w wyniku ostatniej wojny zostało czasowo wyeliminowane ze światowej wymiany towarowej. Unikając przedwczesnych stwierdzeń w tym względzie, nie należy jednak zapominać, że ruda żelazna, której głównym odbiorcą były Niemcy, stanowiła pod względem wartości tylko 13,6% ogólnego wywozu ze Szwecji i że ponadto można było prawdopodobnie lokować znaczną część kwot wywożonych do Niemiec również na innych rynkach europejskich, choćby zwiększając kontyngenty wywozowe do Anglii, Czechosłowacji czy Belgii. Największe bogactwo eksportowe Szwecji, mianowicie miazga drzewna i papier oraz drzewo i wyroby z niego, było stosunkowo słabo związane z rynkiem niemieckim. Czyżby więc Szwecja była tak dalece uzależniona gospodarczo od przywozu towarów niemieckich? Węgiel był dla Szwecji istotnie niezbędny, ale z Niemiec przywoziła go stosunkowo niewiele, ponadto zaś mogła powiększyć jego przywóz z Anglii z którą miała dodatnie saldo handlowe, lub z Polski. Jeśli chodzi o poważny przywóz z Niemiec metali i wyrobów, to Szwecja, jako eksporter tej grupy artykułów, mogła w stosunku do swych wielkich kontrahentów występować jak równy wobec równego. Wyroby włókiennicze, stanowiące bardzo istotną pozycję przywozu szwedzkiego, sprowadzano w głównej mierze z Anglii i należy przypuszczać, że możliwe było rozwinięcie ich przywozu z innych krajów europejskich i pozaeuropejskich. Szwedzki import produktów chemicznych i farmaceutycznych pochodził głównie z Niemiec i rozbudowanie przywozu tych artykułów z innych krajów nie było z pewnością rzeczą łatwą ani możliwą do osiągnięcia w krótkim czasie, niemniej wydaje się, że mogło to być zadaniem realnym. W sumie wiele zdaje się przemawiać za tym, że ograniczenie wywozu do Niemiec rudy żelaznej do rozmiarów zapewniających korzystniejszy bilans szwedzko-niemiecki z jednej strony oraz bardziej pokojowy charakter szwedzko-niemieckiej wymiany towarowej z drugiej strony — było rzeczą możliwą z punktu widzenia gospodarczego.

Obroty Szwecji ze Stanami Zjednoczonymi A. P. wykazywały bardzo znaczne saldo ujemne, mianowicie w r. 1939 w wysokości 39% wartości ogólnej wymiany towarowej ze Stanami Zjedn. Jednak struktura wywozu szwedzkiego do Stanów Zjedn. nie była niekorzystna, gdyż miazga drzewna i papier, a zatem jedna z cenniejszych pozycji wywozowych Szwecji, stanowiły 76,7% wartości całego wywozu, metale zaś i wyroby z nich 11,0%. W przywozie ze Stanów Zjedn., bardzo urozmaiconym w swej strukturze, produkty mineralne (przede wszystkim węgiel) stanowiły 21,1%, pozostałe pozycje jednak to przeważnie wysokocenne fabrykaty lub półfabrykaty, mianowicie: metale i wyroby z nich (15,5%), środki transportowe (14,2%), maszyny i aparaty (12,2%), wyroby włókiennicze (11,0%), produkty roślinne (7,7%), produkty chemiczne i farmaceutyczne (5%), produkty spożywcze (3,5%) itd.

Grupa państw północnych, którą ze względu na tradycyjne związki gospodarcze, polityczne i kulturalne można było do pewnego stopnia uważać za jednego kontrahenta, wykazywała w obrotach towarowych ze Szwecją stale poważne saldo dodatnie dla Szwecji, które w r. 1939 osiągnęło np. 29,3% wartości ogólnej wymiany towarowej Szwecji z tymi krajami. Źródłem tego stanu rzeczy był fakt, że wywóz szwedzki składał się tu przede wszystkim

z artykułów wysokocennych, jak metale i wyroby z nich dla wszystkich trzech państw północnych, maszyny i aparaty oraz statki morskie dla Norwegii i Finlandii, miazga drzewna dla Danii, broń dla Finlandii itd. Jedyną poważną, a mniej cenną pozycją eksportową było drzewo i wyroby z niego dla Danii. Natomiast przywóz szwedzki z tych krajów wykazywał na ogół pozycje mniej cenne, jak zwierzęta i wytwory zwierzęce ze wszystkich trzech krajów, tłuszcze i oleje z Norwegii i Danii, nawozy sztuczne z Norwegii; raczej wyjątkowe stanowisko zajmuje cenny przywóz statków morskich oraz maszyn i aparatów z Danii, jak również metali i wyrobów metalowych z Norwegii. Najsłabszym kontrahentem Szwecji w tej grupie państw była Finlandia, w stosunku do której nadwyżka eksportowa Szwecji wynosiła w r. 1939 aż 57% wartości ogólnej wymiany towarowej. Wynika to niewątpliwie stąd, że głównym artykułem eksportowym Finlandii jest drzewo, które Szwecja również eksportuje. Utrzymywanie przez Szwecję stosunkowo intensywnych kontaktów gospodarczych z krajem, który tylko w minimalnym zakresie może zaspakajać istotne potrzeby gospodarcze Szwecji, świadczy o świadomym kultywowaniu tradycyjnych stosunków.

Zmiany wojenne i powojenne

Lata wojenne przyniosły oczywiście bardzo poważne zmiany w handlu zagranicznym Szwecji, które jednak mają charakter dość specyficzny ze względu na neutralność Szwecji z jednej strony oraz na jej blokadę z drugiej. W r. 1944, czyli w ostatnim okresie wojny, wartość ogólnych obrotów handlu zagranicznego Szwecji była wprawdzie o 35% mniejsza w stosunku do poziomu z r. 1938, ale spadek przywozu wynosił ok. 19,4%, w wywozie zaś doszedł do 53%. Neutralna Szwecja była całkowicie odcięta od dwóch poważnych kontrahentów, mianowicie od Anglii i Stanów Zjedn. A. P., co odbiło się katastrofalnie przede wszystkim na wywozie miazgi drzewnej i papieru. Odcięcie od dawniejszych źródeł przywozu węgla było częściowo neutralizowane zwiększonym przywozem tego artykułu z Niemiec. Wojna przyniosła więc dalsze bardzo poważne zacieśnienie związków gospodarczych Szwecji z Niemcami, a nawet niemal zupełną zależność gospodarczą Szwecji od Niemiec. Oto bowiem w r. 1944 udział samych Niemiec w obrotach handlu zagranicznego Szwecji wynosił 45%, przy czym szwedzki wywóz do Niemiec utrzymywał się mniej więcej na poziomie z r. 1938 (ruda), natomiast wartość przywozu z Niemiec wzrosła o ok. 76%. W wyniku powstało znacznie większe niż kiedykolwiek saldo ujemne dla Szwecji, mianowicie w wysokości ok. 40% wartości ogólnej wymiany towarowej z Niemcami.

Zahamowanie wywozu do Anglii i Stanów Zjedn. oraz zmniejszenie wywozu do innych krajów europejskich w czasie wojny powodowało, szczególnie w końcowym jej okresie, poważny wzrost zapasów szwedzkich artykułów eksportowych, które rzucono na rynek natychmiast po zakończeniu działań wojennych, gdy kraje europejskie cierpiały na dotkliwy brak wszelkich towarów. Dzięki temu ogólna wartość szwedzkich obrotów handlu zagranicznego w r. 1945 wykazała w stosunku do r. 1938 różnicę już tylko 27.6%, przy czym wywóz niemal dorównywał poziomowi przedwojennemu (o 4,6% mniej), natomiast przywóz, na skutek zniszczenia możliwości produkcyjnych krajów europejskich, był o 48% mniejszy.

Rzecz jasna, że w tym okresie musiała nastąpić daleko idąca zmiana w kierunkach szwedzkiego handlu zagranicznego, której najbardziej ogólnym wyrazem było zmniejszenie się udziału krajów europejskich z 78,5% w r. 1939 do 67,4% w r. 1945 oraz wzrost udziału Ameryki z 20,8% w r. 1939 (17.4% w r. 1938) do 30,6% w r. 1945.

Jeśli chodzi o poszczególne kraje europejskie, to Niemcy, niedawny niemal monopolista, w r. 1945 uczestniczyły w szwedzkim handlu zagranicznym zaledwie w 3,1%, przy czym wywóz szwedzki do Niemiec równał się właściwie zeru. Oznaczało to zatem katastrofalne zahamowanie wywozu szwedzkiej rudy żelaznej. Na przywóz z Niemiec złożyły się w tym roku w pierwszym rzędzie wyroby włókiennicze (29 0%) oraz maszyny i aparaty (25,0%), dalej zaś produkty chemiczne i farmaceutyczne (11,7%) oraz metale i wyroby z nich (6 3%). Jednakże w następnych latach wymiana towarowa z Niemcami zaczęła się ożywiać, w szczególności zaś zwiększył się znacznie przywóz z Niemiec. Brak danych co do dalszego rozwoju wywozu do Niemiec, natomiast wiadomo,[1] że w pierwszym półroczu 1948 ożywił się poważnie wywóz rudy ze Szwecji, osiągając powojenny rekord. Wiadomo również,[2] że w kwietniu r. 1948 Szwecja zawarła umowę z tzw. Bizonią na dostawę rudy w r. 1949, w zamian za żelazo, stal i złom. Na podstawie umowy Szwecja ma dostarczyć Niemcom zachodnim 3,5 mil. t rudy, czyli 2 razy więcej niż wysokość dostaw ustalonych na r. 1948 (1,75. t).

Udział W. Brytanii w handlu zagranicznym Szwecji zmniejszył si- dość znacznie, mianowicie z 20 3% w r. 1939 do 12,5% w r. 1945, przy czym wartość wzajemnych obrotów zmniejszyła się w stosunku do r. 1938 o ok. 26%, a to głównie na skutek całkowitego niemal zahamowania wywozu węgla brytyjskiego, który w r. 1945 stanowił już tylko 10,2% całego, stosunkowo bardzo niewielkiego, przywozu szwedzkiego z W. Brytanii. Za to jednak potrzeby powojennej odbudowy skłoniły Anglię do importowania ze Szwecji znacznych ilości drzewa i wyrobów z niego, których udział w ogólnym wywozie szwedzkim do Anglii wzrósł też aż do 57%. Udział miazgi drzewnej i papieru utrzymał się mniej więcej na wysokim przedwojennym poziomie.

Zwiększający się od r. 1947 przywóz węgla z Anglii nie może jednak jeszcze zaspakajać w poważniejszym stopniu zapotrzebowania Szwecji, która w pierwszym półroczu 1948 importowała z Anglii zaledwie 517.060 ton węgla (w I półroczu 1947 — 788 ton), podczas gdy w pierwszym półroczu 1938 aż 1.327.656 ton. Trudności, jakie Anglia odczuwa po wojnie w zakresie produkcji węgla. pozwalają wątpić o możliwości reaktywowania w niedalekiej przyszłości wywozu węgla angielskiego do Szwecji w skali przedwojennej, i to mimo wielkiego powojennego wysiłku eksportowego W. Brytanii. Na tym właśnie tle rozwinął się szwedzki przywóz węgla przede wszystkim ze Stanów Zjedn. A. P., a również i z Polski. Warto jednak podkreślić, że w pierwszym półroczu 1948 ogólny przywóz z Anglii do Szwecji wzrósł o 83% w stosunku do drugiego półrocza 1947, co z jednej strony jest wynikiem wzmożonego wysiłku eksportowego Anglii, z drugiej jednak prawdopodobnie konsekwencją specyficznej sytuacji dewizowej, w jakiej znajduje się Szwecja od r. 1947.

---

[1] „Verkehr“, 26. VIII. 1948.
[2] „Fairplay“, 16. IX. 1948 oraz „Transport“, r. 1946, nr 41.

Jest rzeczą ciekawą, że stosunki gospodarcze Szwecji z krajami Północy, przede wszystkim zaś z Norwegią, wykazywały w r. 1945 bardzo znaczne ożywienie, wyrażające się zwiększeniem udziału tych państw w szwedzkim handlu zagranicznym do 27,7%.[1] O różnicy gospodarczych skutków wojny w Szwecji i w pozostałych krajach Północy świadczy fakt, że tradycyjna nadwyżka eksportowa Szwecji osiągnęła w r. 1945 zupełnie wyjątkowe rozmiary, mianowicie 60% wartości ogólnej wymiany towarowej z tymi krajami, przy czym największe saldo ujemne miała wyniszczona i wygłodzona Norwegia (73,6%), najmniejsze Dania.

Charakterystycznym wyrazem silnego poczucia solidarności krajów Północy jest struktura wywozu szwedzkiego do tych krajów w r. 1945. Wywóz ten obejmował m. in. bardzo poważne pozycje produktów roślinnych (zboże i mąka dla Finlandii i Norwegii), tłuszczów i olejów, produktów spożywczych (Norwegia), wreszcie wyrobów włókienniczych (do wszystkich trzech krajów), czyli normalnych szwedzkich artykułów importowych. Wywóz ten miał więc wyraźny charakter pomocy bratnim narodom. Wielkie ujemne saldo Norwegii tłumaczy się w znacznej mierze ogromnym przywozem morskich statków dla zniszczonej w połowie na skutek działań wojennych norweskiej floty handlowej.

Tak więc grupa państw północnych, traktowana jednolicie, stała się w r. 1945 głównym kontrahentem Szwecji, a nawet sama Norwegia osiągnęła obroty większe niż np. W. Brytania i zbliżone do obrotów ze Stanami Zjedn. Było by jednak rzeczą niewłaściwą uważać to zjawisko za trwałe i raczej należy przypuszczać, że w miarę stabilizacji stosunków gospodarczych w poszczególnych krajach i w skali międzynarodowej wymiana handlowa Szwecji z państwami Północy powróci mniej więcej do układu przedwojennego.

Na podstawie układu z r. 1946, opiewającego na 1 miliard koron szwedzkich, można sądzić, że Szwecja dąży po wojnie do ożywienia swej wymiany towarowej ze Związkiem Radzieckim, która przed wojną była zupełnie znikoma, stanowiła bowiem w r. 1938 zaledwie 0,7% wartości ogólnej zagranicznej wymiany towarowej Szwecji, a w r. 1939 nawet tylko 0,4%. Wydaje się, że istnieją obiektywne warunki gospodarcze dla rozbudowania stosunków handlowych między tymi dwoma krajami.

Zagadnienie stosunków handl. szwedzko-polskich bywa u nas traktowane dość jednostronnie, mianowicie wyłącznie z polskiego punktu widzenia. Przed wojną, tj. w latach 1936—1938, wartość przywozu z Polski stanowiła 3,5% wartości ogólnego przywozu do Szwecji ,natomiast wartość wywozu szwedzkiego do Polski zaledwie 2,1% wartości ogólnego wywozu szwedzkiego. W porównaniu więc z innymi kontrahentami Szwecji Polska nie odgrywała większej roli. Dla handlu zagranicznego Polski natomiast już wtedy wymiana ze Szwecją miała większe znaczenie, stanowiła bowiem ogółem 4,7% ogólnej wymiany zagranicznej Polski, przy czym Szwecja miała saldo ujemne. Ta sytuacja zaznaczyła się jeszcze wyraźniej w pierwszych latach powojennych, kiedy Szwecja — przede wszystkim dzięki swoim możliwościom eksportowym — utrzymywała stosunkowo bardzo wysoki poziom swych obrotów zagranicznych, Polska zaś po znisz-

[1] Dania z 5,2% w r. 1938 do 7,0% w r. 1945, Finlandia z 2,7% do 6,6% i Norwegia z 4,8% do 13,4%.

czeniach wojennych zaczynała niemal od zera. Tak więc w r. 1945 udział Polski w szwedzkiej wymianie zagranicznej spadł do 0,8% w przywozie i 0,5% w wywozie, podczas gdy udział Szwecji w polskim handlu zagranicznym wynosił w r. 1945 w przywozie 6,1%, w wywozie 5,2%, zaś w r. 1946 w przywozie 14,5%, w wywozie 18,4%. Niewątpliwie jednak od r. 1945 wzrasta stale i szybko udział Szwecji w polskiej wymianie zagranicznej, która jako całość również stale wzrasta, chociaż w wolniejszym tempie. Oznacza to więc również wzrost absolutnych cyfr wartości wymiany szwedzko-polskiej [2], oraz pewien wzrost udziału Polski w ogólnych obrotach zagranicznych Szwecji. Nasze stosunki handlowe ze Szwecją polegają przede wszystkim na dwóch pozycjach: rudy w przywozie i węgla w wywozie. Lata powojenne, ze względu na zahamowanie eksportu węgla angielskiego oraz importu rudy do Niemiec, były dla obu tych pozycyj wymiany polsko-szwedzkiej latami szczególnie dobrej koniunktury. Obecnie niewątpliwie wkraczamy w okres, kiedy zaczyna znowu pojawiać się zagadnienie konkurencji, jednak nie należy przypuszczać, aby w bliskiej przyszłości urosła ona do groźnej skali. Toteż stabilizacja wymiany polsko-szwedzkiej wykaże prawdopodobnie wzrost jej wartości w stosunku do okresu przedwojennego. Czynnikiem działającym coraz silniej w tym kierunku jest rozbudowa obrotów w zakresie towarów drobnicowych, jak np. przywozu maszyn ze Szwecji.

Osobny problem stanowi powojenna wymiana towarowa Szwecji z kontynentem amerykańskim, w szczególności zaś ze Stanami Zjedn. A. P. oraz państwami łacińsko-amerykańskimi. Jak wspomniano, wymiana z całym kontynentem amerykańskim wykazywała w r. 1945 znaczny względny wzrost w stosunku do r. 1939, a tym bardziej w stosunku do r. 1938, przy czym jednak wzrost udziału Stanów Zjedn. był stosunkowo niewielki (13,3% w r. 1939, 15,6% w r. 1945). Znacznie większy wzrost obserwujemy w udziale państw łacińsko-amerykańskich, mianowicie z 4,0% w r. 1938 do 13,0% w r. 1945. Porównanie struktury obrotów towarowych z Argentyną i Brazylią w r. 1939 i 1945, jako z głównymi kontrahentami pośród państw łacińsko-amerykańskich, wskazuje na znaczne uaktywnienie zarówno ogólnych obrotów, jak i przede wszystkim wywozu szwedzkiego do tych krajów, w szczególności wywozu miazgi drzewnej i papieru. Udział tej pozycji w wywozie do obu omawianych krajów wzrósł niemal dwukrotnie.[1] Jedną z głównych pozycyj przywozowych były w r. 1939 wytwory roślinne (43% przywozu z Argentyny i 77,7% przywozu z Brazylii — w dużym procencie pasze), jednak udział ich w r. 1945 spadł bardzo znacznie (29,1% i 60%). Natomiast poważnie wzrósł udział wytworów włókienniczych (z 5,8% na 29,1% z Argentyny i z 8,0% na 24,0% z Brazylii), co tłumaczy się bardzo poważnym zmniejszeniem przywozu tych artykułów przede wszystkim z Niemiec, ale również i z W. Brytanii. W rezultacie wzmożenia wywozu szwedzkiego do Argentyny i Brazylii zmniejszyło się bardzo poważnie ujemne saldo Szwecji z tymi krajami, mianowicie z 17,6% wartości ogólnej wymiany towarowej w r. 1939 na 9,0% dla Argentyny i z 45,6% na 23,7% dla Brazylii.

---

2 W r. 1946 — 44.7 mil. dol., w r. 1938 — 116,7 mil. zł. — Mały Rocznik Statystyczny, 1939 i 1947.

1 Z 34,7% do 61,6% do Argentyny i z 38,3% do 60,7% do Brazylii.

„Boom" eksportowy Szwecji, zapoczątkowany w r. 1945, trwał przez cały r. 1946 i część r. 1947, był on jednak siłą rzeczy zjawiskiem przejściowym i załamał się na skutek wyczerpania się nagromadzonych zapasów. Równocześnie stopniowa odbudowa zdolności produkcyjnej państw europejskich i nacisk zapotrzebowania krajowego, wynikający z bardzo wysokiej stopy życiowej, przyczyniały się do stałego i szybkiego wzrostu przywozu zarówno z Europy, jak i przede wszystkim z Ameryki. Toteż wyjątkowa na stosunki szwedzkie nadwyżka eksportowa w wysokości ok. 23,7% wartości ogólnej zagranicznej wymiany towarowej, zanotowana w r. 1945, znikła już w następnym roku i zaznaczył się powrót do stanu normalnego, tzn. do nadwyżki importowej, która w r. 1946 wyniosła ok. 750 mil. kr. W następnych latach ta tendencja zaczęła wykazywać niebezpieczne rozmiary i np. w pierwszym półroczu 1948, mimo istniejących ograniczeń importowych, nadwyżka importowa wyniosła już ok. 700 mil. kr.

Ograniczenia importowe, stosowane przez Szwecję już od połowy r. 1947, wywołane są trudną sytuacją dewizową, w jakiej znalazła się Szwecja na skutek niewymienności walut na rynku międzynarodowym i niemożności zużytkowania swych nadwyżek eksportowych w walutach „miękkich" na opłacenie poważnych nadwyżek importowych w dolarach. Na skutek tych trudności ożywiający się znacznie powojenny przywóz węgla i maszyn ze Stanów Zjedn. uległ w pierwszym półroczu 1948 poważnemu zahamowaniu, mianowicie ogólny przywóz ze Stanów Zjedn. do Szwecji w tym okresie zmniejszył się o 42% w stosunku do drugiego półrocza 1947, przywóz zaś z całej Ameryki Północnej o 30%. Jakkolwiek skutki ograniczeń importowych w stosunku do krajów dolarowych są bardzo dotkliwe dla przemysłu szwedzkiego, to jednak ograniczenia te będą niewątpliwie stosowane tak długo, dopóki nie nastąpi stabilizacja międzynarodowego rynku monetarnego.

Impas, w jakim obecnie znajduje się zagraniczny handel szwedzki na skutek trudności dewizowych, zamąca obraz kształtującej się normalnej powojennej wymiany zagranicznej, a z drugiej strony możliwe obecnie do uzyskania tylko cząstkowe dane nie pozwalają jeszcze wnioskować o trwałości lub nietrwałości zarysowujących się po wojnie tendencyj. O przyszłej strukturze i kierunkach szwedzkiego handlu zagranicznego decydować będą niewątpliwie, oprócz względów gospodarczych, również pewne względy polityczne, w szczególności jeśli chodzi o pozycję rudy w wywozie.

Źródła: Statistisk Arsbok for Sverige, 1945, 1946 i 1947; Encyclopaedia Britannica, 1946; Mały Rocznik Statystyczny 1939; dla lat 1945 — 1947 zagraniczna prasa gospodarcza.

WARUNKI I REZULTATY POWOJENNEJ ODBUDOWY GOSPODARCZEJ FINLANDII[1]

Start gospodarczy Finlandii po zakończeniu drugiej wojny światowej odbywał się w warunkach poważnych obciążeń z tytułu skutków tej wojny. Postawiło to przed gospodarką fińską przejściowo tak wielkie zadania, że wypełnienie ich wymagało z jednej strony bardzo energicznej odbudowy poziomu produkcji i wymiany zagranicznej, z drugiej zaś obniżenia poziomu konsumcji krajowej w pewnych zakresach w stosunku do okresu przedwojennego.

Produkcja przemysłowa

Jeśli przyjąć za podstawę rok 1935 (100), fińska produkcja przemysłowa (przemysł drzewny, metalowy, spożywczy, tekstylny itd.) wykazywała w pierwszych trzech kwartałach r. 1947 wskaźnik 101. Produkcja przeznaczona dla rynku krajowego wykazuje jednak szybsze tempo odbudowy (r. 1945 — 76, r. 1946 — 102, r. 1947 — 118) niż produkcja eksportowa (r. 1945 — 47, r. 1946 — 64, r. 1947 — 77).

W ramach przemysłu eksportowego najszybciej osiągnęła poziom niemal przedwojenny produkcja sklejek, papieru oraz tarcicy, natomiast produkcja miazgi drzewnej wykazuje wciąż bardzo powolne tempo wzrostu ze względu na powszechnie odczuwany w Finlandii brak energii elektrycznej, wynikający zarówno z niepomyślnej w dzisiejszych warunkach lokalizacji źródeł tej energii, jak i w znacznym stopniu z bardzo niskiego poziomu wód w omawianym okresie.

Mimo poważnych zmian, jakie zaszły w strukturze fińskiej produkcji przemysłowej w czasie ostatniej wojny oraz, przede wszystkim, w latach powojennych, przemysł przetwórczy drzewny jest w dalszym ciągu, tak jak przed wojną, „kręgosłupem fińskiej produkcji przemysłowej". Jednakowoż w ramach przemysłu drzewnego zaszły również istotne zmiany, polegające na coraz silniejszym akcentowaniu tendencyj uszlachetniania produkcji, a to celem wyrównania strat wynikających ze zmniejszenia się bazy surowcowej. Tak więc coraz poważniejszą rolę zaczyna odgrywać np. produkcja prefabrykowanych domków drewnianych, wyrobów ze sztucznej fibry, wyrobów papierowych i kartonowych itd.

Szczególnie interesujący jest rozwój fińskiego przemysłu metalowego w latach wojennych i powojennych.

W czasie drugiej wojny światowej Finlandia, pozbawiona dostaw zagranicznych w zakresie ciężkiego przemysłu metalowego, rozpoczęła akcję częściowego przystosowania swego przemysłu metalowego do tej sytuacji, tzn. częściowego przestawiania go z dotychczasowej produkcji lekkiej i średniej na produkcję właściwą dla przemysłu ciężkiego, a to celem zaspokojenia potrzeb wewnętrznych i zapotrzebowania armii.

Z sumy odszkodowań ustalonych dla Finlandii w wyniku drugiej wojny światowej ok. 70% przypadało na wytwory przemy-

[1] Opracowano na podstawie „Finnish Trade Review", 1948, nr 51 i 52, Helsinki.

słu metalowego, przede wszystkim ciężkiego. Postawiło to przed fińskim przemysłem metalowym zadania stwarzające konieczność jego rozbudowy i dalszej przebudowy. Ponieważ hutnictwo stanowiło jedno z najbardziej niebezpiecznych „wąskich gardeł“ dla tej nowej produkcji, przystąpiono natychmiast do budowy kilku nowoczesnych hut. Nastąpił również poważny rozwój fińskiego przemysłu stoczniowego, ponadto zaś przystosowano szereg zakładów przemysłowych typu przemysłu lekkiego do produkcji ciężkiej przez zainstalowanie odpowiednich maszyn i wzniesienie nowych budynków. Tak więc obecnie zdolność produkcyjna fińskiego przemysłu metalowego znacznie przekracza potrzeby rynku krajowego. Taki stan rzeczy uważany jest w fińskich kołach gospodarczych za niewątpliwą zdobycz gospodarczą, z drugiej strony jednak zobowiązuje to do odpowiedniego przygotowania przyszłych rynków zbytu dla tej nowej produkcji eksportowej, którą przecież będzie trzeba gdzieś lokować po zakończeniu akcji odszkodowań. Jest to zagadnienie tym bardziej ważne i już dziś aktualne, że fiński przemysł metalowy pracuje w głównej mierze na surowcach importowanych. Należy oczekiwać, że przyszła produkcja eksportowa w tym zakresie ulegnie częściowej reorganizacji, mianowicie w związku z trudnościami importowymi fiński przemysł metalowy skupi się w przyszłości raczej na produkcji takich wyrobów, które wykorzystują w jak najszerszej mierze surowce krajowe, z drugiej strony zaś są wytworami najbardziej pracochłonnymi.

Ze względu na wielką wagę zapewnienia zagranicznych rynków zbytu dla tej produkcji, forsuje się już obecnie jej eksport w drodze ograniczenia konsumcji krajowej. W Finlandii uważa się, że istnieją raczej pomyślne perspektywy w zakresie zbytu wytworów przemysłu metalowego za granicą, a to ze względu na istniejący wciąż jeszcze powszechny głód towarowy w tej dziedzinie oraz ze względu na dotychczasową bierność dawniejszego wielkiego eksportera tych wyrobów, mianowicie Niemiec.

Jak wspomniano na wstępie, drzewny przemysł przetwórczy ma w dalszym ciągu pierwszorzędne znaczenie dla gospodarstwa fińskiego. Jeżeli poświęciliśmy tyle uwagi ostatnim przemianom w zakresie przemysłu metalowego, to przede wszystkim ze względu na ich rolę w zarysowujących się zmianach struktury przemysłu fińskiego, pozbawionej już w pewnym stopniu cech dawnej jednolitości. Oto w r. 1938 wartość fińskiej produkcji przemysłu papierniczego i drzewnego stanowiła ok. 40% wartości całkowitej produkcji przemysłowej tego kraju, podczas gdy szacunkowe obliczenia dla r. 1947 wykazują już udział tych przemysłów w wysokości tylko 30%. Cyfry te ujawniają się z pewnym opóźnieniem w zakresie eksportu, jednak zarysowana tendencja znajduje dodatkowe potwierdzenie w porównawczych danych zatrudnienia. Oto w r. 1938 produkcja przetwórstwa leśnego zatrudniała ponad 75.000 robotników, zaś w r. 1946 już tylko 61.500. Równocześnie przemysł metalowy (i maszynowy) w r. 1938 dawał zatrudnienie 44.000 robotników, czyli o ok. 30.000 mniej niż przetwórstwo leśne, natomiast w końcu r. 1946 zatrudniał już 74.000 robotników, czyli o ok. 13.000 więcej niż dominujący poprzednio przemysł przetwórstwa leśnego.

Produkcja rolnicza

Produkcja rolnicza Finlandii nie pokrywała przed wojną zapotrzebowania kraju, tzn. istniała zwykle dość pokaźna nadwyżka importowa w tym zakresie. Jednakże w latach powojennych obserwujemy bardzo daleko idące niepomyślne zmiany, mianowicie tak znaczny spadek produkcji przedwojennych artykułów eksportowych (np. masła i jaj), że również i one nie mogą pokryć krajowego zapotrzebowania. Zjawisko to dotyczy w pierwszym rzędzie artykułów hodowlanych (brak importu pasz, zniszczenie pogłowia w czasie wojny), ale również produkcja zbóż i traw ucierpiała bardzo. Poważne wzmożenie w ostatnim okresie przywozu nawozów sztucznych pozwala przypuszczać, że w niedalekiej przyszłości nastąpi w tej dziedzinie istotna poprawa. Na razie jednak problem wyżywienia oznacza dla Finlandii konieczność znacznego obciążenia jej bilansu płatniczego. Obrazuje to poniższe zestawienie:

Przywóz rolniczy netto (w mil. marek)

	1937	1944	1946	1947
Przywóz	4 433	3.014	7.032	14.017
Wywóz	755	74	290	1 374
Przywóz netto	678	2.940	6.742	12 643
% wartości całkowitego przywozu	8,0	43,1	27,8	27,0

Wymiana zagraniczna

W ślad za odbudową produkcji fińskiej idzie ożywienie wymiany zagranicznej tego kraju:

Obroty zagraniczne Finlandii w latach 1946 i 1947 (w mil. marek)

	1946	1947
Przywóz	24.274.0	46.888,2
Wywóz (handl.) . . .	23.050.5	45.211,4
Wywóz w ramach odszkodowań	9.430.1	10.407,2
Nadwyżka import. . .	—	1.666,8

W ramach wywozu handlowego mieszczą się również pewne niepłatne dostawy z tytułu dawniejszych niemieckich aktywów w Finlandii, wobec czego ujemne saldo bilansu towarowego Finlandii jest faktycznie większe.

Struktura przywozu fińskiego w r. 1947 przedstawiała się następująco w porównaniu z r. 1938 i 1946:

Główne grupy towarowe		1947 wart. mil. mk	%	% 1946	% 1938
Surowce i półfabr.	Dobra produkc.	22.717,7	48,4	64,4	63,8
Masz., środki transp.		10.031,8	21,4		
Inne fabrykaty.		4.50[illegible],7	9,6		
Środki s?oż., art. luksusowe	Dobra konsumcyjne	9.635,0	20,6	35,6	36,2

Szczególny wzrost kwot przywozowych nastąpił w zakresie węgla, produktów ropy naftowej, nawozów sztucznych oraz żelaza i stali, czyli, ogólnie mówiąc, w zakresie dóbr produkcyjnych. Tak np. w r. 1947 przywieziono ogółem węgla i koksu 1.614.000 ton, podczas gdy w r. 1946 tylko 948.000 ton.

Charakterystyczną cechą fińskiej wymiany zagranicznej w r. 1947 był znaczny wzrost wartości eksportu, z jednej strony dzięki jego wzrostowi ilościowemu (o ok. 34% w stosunku do wartości eksportu w r. 1946), z drugiej zaś dzięki znaczniejszemu wzrostowi cen artykułów eksportowych w stosunku do artykułów importowych. Oto bowiem ceny artykułów eksportowych wzrosły w stosunku do r. 1946 o ok. 50%, importowych zaś tylko o ok. 6%, wskutek czego ogólna wartość eksportu fińskiego w r. 1947 wzrosła o ok. 70% w stosunku do r. 1946, pozwalając na odpowiednie zwiększenie przywozu. W porównaniu z normalnym r. 1935 wartość wywozu fińskiego w r. 1947 stanowiła ok. ²/₃, gdyby jednak doliczyć wywóz dokonany w ramach odszkodowań wojennych, to ogólna kwota stanowiłaby ok. 75% poziomu z r. 1935. W zakresie przywozu stosunek ten wynosił ok. 93%.

Jeśli chodzi o strukturę fińskiego wywozu handlowego, to jeszcze w r. 1947 była ona bardzo mało urozmaicona (podobnie jak w poprzednich latach i w okresie przedwojennym); w ok. 90% składały się na ten wywóz artykuły przetwórstwa leśnego, mianowicie 43% przypadało na drewno i 48% na wytwory przemysłu papierniczego. Wywóz artykułów spożywczych, przed wojną dość poważny (8,9% ogólnego wywozu w latach 1937—1939), w r. 1947 wzrósł wprawdzie w stosunku do poprzedniego roku (1,3%), jednak był wciąż jeszcze bardzo skromny (3,0%).

Wśród partnerów Finlandii w jej towarowej wymianie zagranicznej jedno z najpierwszych miejsc zajmowała w okresie międzywojennym Anglia, która przy tym odgrywała wobec Finlandii rolę pośrednika, zwłaszcza w zakresie importu. Tak więc w okresie międzywojennym udział W. Brytanii w przywozie do Finlandii wynosił od 12,4 do 27,7% natomiast w wywozie z Finlandii był on jeszcze znacznie większy, wahał się bowiem od ok. 35% do niemal 50%. Wojna przerwała oczywiście te stosunki, ale już w r. 1946 przywóz fiński pochodził znowu w 21,4% z Anglii, zaś w r. 1947 w 17,6%. Podobnie do Anglii kierowało się w r. 1946 26,7% wywozu z Finlandii, zaś w. r. 1947 ok. 30%. Jak dawniej tak i obecnie, wymiana fińsko-angielska wykazuje znaczne saldo dodatnie dla Finlandii, co wobec aktualnych trudności dewizowych i niewymienności funta powoduje duże trudności w kontynuowaniu tych stosunków. Wypada zatem oprzeć je na zasadzie

clearingu towarowego, przy czym ze strony Finlandii wchodzą w rachubę: tarcica, kopalniaki, sklejki, miazga drzewna i papier, na które w Anglii istnieje zapotrzebowanie praktycznie nieograniczone, ze strony Anglii zaś przede wszystkim stal. Finlandia rada by otrzymywać z Anglii za swoje towary tak potrzebny jej węgiel, ale w latach bezpośrednio następujących po ostatniej wojnie Anglia nie była zdolna do eksportowania tego artykułu. Stworzyło to konieczność daleko idącej zmiany powojennych kierunków fińskiego importu węgla. Na podstawie bowiem umowy anglo-fińskiej z r. 1933 Finlandia zobowiązywała się do pokrywania importem z Anglii 75% swego rocznego zapotrzebowania na węgiel zagraniczny i 60% zapotrzebowania na koks.

Po wojnie Finlandia zaopatruje się w węgiel w Polsce, Stanach Zjedn. i w niewielkim stopniu w Zagłębiu Ruhry. W r. 1947 Polska dostarczyła Finlandii ogółem ok. 920.000 ton węgla i koksu, co stanowi ponad 56% ogólnego importu fińskiego w zakresie tych artykułów. Ze Stanów Zjedn. sprowadzono 566.000 ton węgla, zaś z Zagłębia Ruhry 4.000 ton węgla i 142.000 ton koksu dla hut. Na początku r. 1948 Anglia wznowiła swój eksport węgla do Finlandii, przewidując na okres całoroczny dostarczenie 500.000 ton. Finlandia jednak nie oczekuje możliwości znaczniejszego zwiększenia tych dostaw, tym bardziej, że ceny węgla angielskiego są dość wysokie.

Finanse

Z powyżej przytoczonych danych wynika obraz pomyślnego na ogół rozwoju realnej gospodarki fińskiej w latach powojennych. Odmienny nieco obraz przedstawia gospodarka finansowa, przy czym trudności, jakie w tym względzie odczuwa Finlandia, znane są obecnie większości krajów. W wyniku wspomnianych na wstępie licznych obciążeń powojennej gospodarki fińskiej nastąpiło znaczne zwiększenie zadłużenia narodowego. Fakt ten spowodował zwiększenie obiegu pieniężnego, a w związku z tym, jak również w związku z podniesieniem się w Finlandii, mimo wszystko, ogólnej stopy życiowej mieszkańców, nastąpiła znaczna zwyżka cen. Jednakowoż istnieje dość znaczna rozbieżność między wzrostem cen, kosztów utrzymania i płac, toteż jednym z ważniejszych zadań aktualnej polityki gospodarczej Finlandii jest niewątpliwie usunięcie tych rozbieżności i stabilizacja cen. Nasuwa się jednak obawa, czy próby podejmowane w tym celu nie pójdą w kierunku obniżenia stopy życiowej. Drugim ważnym problemem fińskiej polityki gospodarczej jest utrzymanie obecnego kursu marki fińskiej, celem utrzymania obecnego poziomu rentowności eksportu. Podniesienie kursu wymiennego waluty fińskiej w celu zwiększenia rentowności wywozu uważane jest przez fińskie koła gospodarcze za manewr ryzykowny, który — poprzez podniesienie cen artykułów importowych — stałby się nowym bodźcem w kierunku inflacji.

M. U.

Z KRONIKI GOSPODARCZEJ

PRACA W PORTACH

G d a ń s k / G d y n i a. Obroty towarowe zespołu portowego Gdańsk/Gdynia wykazują stały wzrost po I-szym kwartale r. 1948. Już w II-gim kwartale podniosły się ponad 21,9% w porównaniu z I. kwartałem; trzeci zaś kwartał, w porównaniu z II-im przedstawia jeszcze zwyżkę o 7,7%.

Obroty towarowe Gdyni i Gdańska w II. i III. kwart. 1948 r. (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Przywóz	704.325.6	888.301,1	1.592.625,6
Wywóz	2 456 876,8	2.747.540,0	5.204 416,9
Razem	3.161.201,4	3.635.841,1	6.797.042,5

Udział krajów skandynawskich i bałtyckich w obrotach tych podniósł się już w II-im kwartale na 63,0% z 61,0% w I-szym, w trzecim zaś osiągnął 65,7%. Podobnie jak depresja I-ego kwartału odnosiła się tylko do przywozu, również i wzrost udziału powyższych państw nastąpił głównie w ładunkach importowanych, w tej mierze, że w imporcie udział wzrósł w II-im kwartale do 66,4%, zaś w III-im osiągnął 74,8%.

Obroty towarowe z krajami skandynawskimi i innymi bałtyckimi w II i III. kwart. r. 1948 (w tonach)

K r a j	Przywóz	Wywóz	Razem
Dania	5.405,3	798.766,1	804.171,4
Finlandia	36.802,7	642.731.2	679.533,9
Norwegia	34.668.3	304.535,6	389.203,9
Szwecja	993.791,9	1.077.234,2	2.071.026 1
Z. S. R. R.	15.921,1	426.698,2	442.619,3
Razem	1.136.589,6	3.249 965,3	4.386.554,6

Wzrost przywozu nastąpił dzięki powrotowi wyładunków rudy oraz nawozów sztucznych, których brak w I-ym kwartale spowodował zmianę strukturalnego charakteru obrotów z omawianymi krajami, wyrażającą się w niezwykle wysokim udziale drobnicy w przeładunkach przywozowych. Jak zauważono w poprzednim zeszycie przy omawianiu wymiany handlowej za I-y kwartał, był to

objaw przejściowy, który już w następnym kwartale ustąpił miejsca normalnemu układowi, tym samym zaś Szwecja powróciła do swej przewagi w obrotach portowych i to w wysokości prawie połowy ogólnych obrotów z omawianymi krajami, w przywozie zaś w wysokości 87,4%.

W II-im kwartale przybyło ze Szwecji i Norwegii 382.329,7 t rudy, z Z. S. R. R. 2.700,0 apatytów; poza tym wymienić należy: znaczne ładunki śledzi, celulozy, tranu, metali, garbników, samochodów z krajów skandynawskich, domków fińskich i papieru z Finlandii. W II. kwartale wzrosły jeszcze ilości rudy do 651.072,1 t.

W wywozie, który również już w II. kwartale wzrósł o 5,7% i w III. utrzymał się mniej więcej na tym samym poziomie, przypada na węgiel 93,3%; drobnica wyszła tylko w udziale 6,7%. W ramach tej ostatniej wywieziono do Z. S. R. R. 23.072,2 t cementu, kryształy, do Szwecji kukurydzę, poza tym do krajów skandynawskich sól kuchenną, sodę, biele, minie, wyroby metalowe, cukier, pierze, tłuszcze roślinne itd.

Ruch statków, obejmujący ogólnie 5.936 statków o poj. 6.230.685 NRT, przedstawia się w udziale omawianych krajów w następujący sposób:

Udział bander państw skandynawskich i innych bałtyckich w II. i III. kwart. 1948 r. w ruchu statków Gdańska i Gdyni

Bandera	Wejście		Wyjście		Razem	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
duńska . . .	645	621.836	659	600 038	1.304	1.2 1.875
fińska . . .	347	349.593	329	354.215	676	703.808
norweska . .	232	248 580	240	258.944	472	507.534
polska . . .	358	498.437	356	485.952	714	484.479
radziecka . .	112	226 363	132	218.820	234	445.183
szwedzka . .	1.003	600.072	1,170	543.308	2.173	1.153.280
Razem . . .	2.697	2.545.781	2.876	2.460.267	5.573	5.006.048

Udział tonażu krajów regionu bałtyckiego w ruchu statków spadł w II. kwartale do 77,5% z 82,0% w kwart. I-ym, lecz w III-im kwart. wzrost jego przekroczył wysokość I-ego kwartału osiągając 82,9%. Zwłaszcza udział tonażu szwedzkiego, duńskiego, radzieckiego i polskiego wzrasta w tempie przyśpieszonym, natomiast udział tonażu norweskiego wykazywał raczej tendencje zniżkowe. Na pierwsze miejsce wysuwa się, jak w I kwartale, bandera duńska, na drugim znalazła się również analogicznie do I kwartału, bandera szwedzka. Trzecie miejsce zajmuje od początku bieżącego roku tonaż polski, dalej fiński, norweski, radziecki.

Wanda Górkowa

Szczecin ze Świnoujściem: Obroty towarowe portu szczecińskiego wraz z portem w Świnoujściu cechuje stała tendencja zwyżkowa, co ilustruje następujące zestawienie:

Obroty towarowe portu szczecińskiego w pierwszych 11 miesiącach 1948 r. (w tonach)

	I kwartał	II kwartał	III kwartał	październik-listopad
Przywóz . .	3.200	123.800	240.000	139.800
Wywóz	352.900	650.900	734'800	524.400
Ogółem	356.100	774.700	974.800	664.200

Charakterystyczną cechą obrotów towarowych portu szczecińskiego była duża pozycja towarów masowych (węgla, bunkru i koksu) w wywozie, wynosząca w I. kwartale 345.408 t (ok. 98% ogólnego wywozu) w II. kwartale 642.047 t, w III. kwartale 720.000 t, w październiku i listopadzie — 497.037 t; w przywozie zaś dużą pozycję stanowiły wytwory pochodzenia mineralnego (głównie sprowadzana ze Szwecji ruda), wynoszące w I. półroczu 99.456 t, w III. kwartale 204.400 t, w październiku i listopadzie 60.783 t.

Ruch statków przedstawiał się następująco:

Ruch statków w porcie szczecińskim w pierwszych 11 m es. 1948 r.

	Na wejściu	
	Liczba jednostek	NRT
I kwartał	365	157 000
II „	700	366,800
III „	735	422,800
październik listopad	622	294.000
Ogółem	2422	1.240.600

W I. półroczu 1948 r. reprezentowanych było w porcie szczecińskim ogółem 11 bander, przy czym pierwsze miejsce z liczbą 562 statki zajmowała bandera szwedzka; za nią szły: bandera duńska — 192 statki, norweska — 141, fińska — 118, polska — 39, holenderska 7, radziecka — 3, grecka — 1, panamska — 1, włoska — 1, libańska — 1, inne — 2.

W III. kwart. r. 1948 odwiedziło port szczeciński ogółem 9 bander, zajmując następującą kolejność według ilości statków: szwedzka z 416 statkami, duńska — 105, norweska — 83, fińska — 76, polska — 47, holenderska — 3, angielska — 2, radziecka — 2, grecka — 1.

Tranzyt morsko-lądowy i lądowo-morski przez port szczeciński objął w I. kwartale 1948 r. 0 t, w II. kwartale — 36.200 t, w III. kwartale — 114.600 t, w październiku i listopadzie — 74.209 t.

Małe porty (Ustka, Darłowo, Kołobrzeg). Obrót towarowy, obejmujący wyłącznie węgiel i bunkier w eksporcie, wynosił: w I. kwartale 132.000 t, w II kwartale 243.000 t., w III. kwatale 226.600 t, w październiku i listopadzie 109.900 t, razem w 11 miesiącach 1948 r. — 711.700 t. W I. i II. kwartale

1948 r. weszło do tych portów ogółem 1.105 statków o pojemności 172,300 NRT, w III. kwartale — ogółem 679 statków o pojemności 102.800 NRT, przy czym reprezentowane były następujące bandery: szwedzka, duńska, norweska, fińska, holenderska, polska i libańska.

A. B.

NARADA RYBACKA W KOŁOBRZEGU

Zainteresowanie rybactwem morskim, jako bardzo istotną a mało jeszcze rozwiniętą gałęzią gospodarstwa narodowego, znalazło wyraz w odbytej w Kołobrzegu w dn. 27 i 28 sierpnia br. Naradzie Rybackiej, zorganizowanej przez Morski Instytut Rybacki.

Już sama liczba ponad 500 obecnych na Naradzie oraz udział w niej Ministra Żeglugi i pięciu wiceministrów podkreśliły doniosłość obrad, których bogaty porządek dzienny uwzględnił różne potrzeby rybactwa. Prócz spraw czysto technicznych omówione zostały obszernie ogólne zagadnienia rybołówstwa morskiego, którym poświęcono połowę wygłoszonych referatów.

Dyr. Lubecki, przypominając, że przed wojną wartość 1/5 naszego eksportu węgla zużywana była na import ryb, omówił znaczenie rybołówstwa morskiego w całokształcie gospodarki narodowej. Bardzo doniosłym momentem w rybołówstwie jest zdolność tworzenia dalszych warsztatów pracy, poza samym wydobyciem ryby. Stąd nie można znaczenia rybołówstwa, jako źródła zatrudnienia mierzyć ilością samych rybaków, lecz trzeba także uwzględnić pracowników, zatrudnionych pośrednio. Jeżeli więc, wg dra Lubeckiego, ocenimy liczbę zatrudnionych w przyszłości rybaków na 10 tysięcy, to rzeczywistym miernikiem znaczenia rybołówstwa jako źródła zatrudnienia będzie liczba ok. 50 tys. pracujących w całym aparacie rybactwa.

Inny aspekt znaczenia rybołówstwa przedstawił min. Iwaszkiewicz, omawiając wielką wagę ryby dla wyżywienia. Po przeprowadzeniu dokładnej analizy zapotrzebowania i podaży podstawowych produktów żywnościowych w latach najbliższych, referent doszedł do wniosku, że nawet w zakresie produktów białkowych wychodzimy z okresu dotkliwych braków i wobec tego ryba przestanie być środkiem zastępczym w stosunku do mięsa. Jej spożycie winniśmy traktować jako niezbędne uzupełnienie diety, nie z uwagi na brak mięsa, lecz obok jego normalnej konsumcji, podobnie jak to widzimy w W. Brytanii i w krajach skandynawskich (Dania, Szwecja, Norwegia), gdzie wysokiemu spożyciu mięsa towarzyszy równie wysokie spożycie ryb. Najważniejszym sposobem zwiększenia spożycia ryby w Polsce (z niespełna 4 kg. na głowę obecnie do ok. 10 kg) jest rozpowszechnienie jej na wsi, co znowu wymaga znacznego potanienia (obecnie ryba jest droższa przeciętnie od mięsa) i dostosowania do wymagań wsi.

Prócz zatrudnienia i wyżywienia rybołówstwo może też spełnić i częściowo spełnia poważną rolę w zakresie handlu zagranicznego. Rolę ryby w bilansie handlowym i płatniczym Polski przedstawił min. Grosfeld, wskazując na poważne możliwości rybołówstwa także w tym zakresie.

Zagadnienie człowieka jako pracownika morza przedstawił min. Widy-Wirski, omawiając strukturę społeczną i gospodarczą rybołówstwa. Na zatrudnionych w rybołówstwie ogółem przypada obecnie (VIII. 1948) 49% na sektor państwowy, 36% na sektor drobnotowarowy i 15% na kapitalistyczny, gdy odpowiednie liczby dla całej Polski wynoszą 24%,

62% i 14%. Rybołówstwo więc charakteryzuje poważny udział sektoru państwowego i drobnotowarowego. W zakresie połowów ogółem sektor państwowy daje 21%, drobnotowarowy 72% i kapitalistyczny 7%. Poważny udział sektoru drobnotowarowego w obu wypadkach jest naturalnym i zdrowym objawem, gdyż, wg referenta, — „rząd Polski Ludowej nie jest rządem hamowania przyrostu sił wytwórczych, lecz rządem rozwoju tych sił i popierania postępowych form pracy gospodarczej człowieka. Z tych względów, dążąc do wzmocnienia i usprawnienia sektoru państwowego, równocześnie będziemy popierali gospodarkę drobnotowarową, czyniąc wszystko co możliwe, aby podnieść gospodarczo i społecznie rybaka pracującego, kutrowego, czy łodziowego". W dalszym ciągu referatu min. Widy-Wirski poruszył sprawę spółdzielczej pracy rybaków, przypominając dawne maszoperie jako formę pracy zespołowej oraz zagadnienia ochrony ubezpieczeniowej rybaków. Liczne oklaski, którymi przerywano przemówienie, świadczyły, że referent trafnie odczuł i zrozumiał potrzeby rybaków.

Znaczenie rybołówstwa, jako czynnika aktywizacji Wybrzeża, omówił min. Gluck. Na wybrzeżu posiadamy szereg małych miast, dla których rybołówstwo jest najważniejszym, a nieraz jedynym czynnikiem aktywizującym. Nawet duży dawniej Kołobrzeg może się dźwignąć z obecnego zniszczenia głównie w oparciu o rybołówstwo, ku czemu ma wszelkie dane z uwagi na bliskie tereny połowów. Powinno ono stać się cechą dominującą tego miasta w przeciwieństwie do okresu przedwojennego, gdy przeważał charakter miasta wypoczynkowo-uzdrowiskowego. Również w pozostałych małych portach rybołówstwo winno stać się czynnikiem podstawowym i w nich zarazem winno się skupić, gdyż wielkie porty mają inne zadania. Na szczególną uwagę zasługuje przybrzeżne rybołówstwo łodziowe, dające sezonowo zatrudnienie poważnej ilości pracowników. Opieka nad nimi i stworzenie możliwości zarobkowania poza sezonem jest ważnym zadaniem dla osadnictwa na Wybrzeżu. Stronę prawną osadnictwa na Wybrzeżu zgodnie z obowiązującymi dekretami omówił dyr. Pietkiewicz.

Całość obrad Narady Rybackiej zostanie opracowana i wydana w formie książkowej, podobnie jak po pierwszej naradzie w Szczecinie. Książka ta pozwoli na zapoznanie się z dorobkiem Narady i wzbogaci naszą literaturę rybacką o cenną pozycję.

J. N.

KRAJE BAŁTYCKIE W R. 1948

Nowy plan importowy Szwecji w r. 1948

Preliminarz importu szwedzkiego na II półrocze 1948 przewidywał wartość importu z krajów o walucie twardej w sumie ok. 750 mil. kr., z czego na przywóz ze Stanów Zjedn. i Kanady przypadało by ok. 650 mil. kr. Ostatnio jednak szwedzki Minister Handlu oświadczył, iż wartość przywozu płatnego w dolarach w II półroczu 1948 została zmniejszona do 180 mil. kr., przy czym wartość przywozu z Ameryki Północnej uległa zmniejszeniu o ok. 470 mil. kr. (ok. 75%), natomiast wartość przywozu ze Szwajcarii i państw południowo - amerykańskich nie uległa zmianie. Wzrósł znacznie przywóz z Polski, Niemiec zachodnich i państw Europy zachodniej, jako państw o miękkiej

walucie. Przywóz z Anglii wzrósł w I. półroczu 1948 o 83%.

Decyzja rządu szwedzkiego umotywowana jest faktem, że wywóz szwedzki do Stanów Zjedn. A. P. okazał się znacznie mniejszy niż przewidywano. Wstrzymano więc całkowicie przywóz środków żywnościowych z Ameryki, a to z uwagi na przewidywane dobre zbiory w kraju. Przywóz benzyny ograniczono do 75 mil. kr., węgla zaś do 15 mil. kr. Z pozostałych 90 mil. kr. ok. $^{2}/_{3}$ przypada na artykuły przemysłowe, jednak należy liczyć się z dalszym zmniejszeniem tych kwot w związku z pogarszającą się sytuacją dewizową w Szwecji.

W kołach gospodarczych Szwecji rozważa się przyczyny powstania obecnej krytycznej sytuacji. Przedstawiciele przemysłu widzą je w dysproporcji między wzrostem płac i kosztów usług a wzrostem produkcji, na skutek czego wzmogła się siła nabywcza wewnątrz kraju, natomiast zmniejszyła się ona w stosunku do towarów szwedzkich na rynkach zagranicznych. Spożycie krajowe ma być zbyt wielkie, natomiast wywóz zbyt mały; rozwiązaniem było by ograniczenie spożycia krajowego na rzecz eksportu. Niektóre koła przemysłowe skłonne są uważać nowy plan importowy za katastrofalny, gdyż przerwanie lub ograniczenie przywozu ze Stanów Zjedn. i Kanady maszyn, części wymiennych oraz surowców wpłynie na zmniejszenie eksportu.

Brytyjska wystawa gospodarcza w Kopenhadze

Dnia 18 września r. 1948 została otwarta w Kopenhadze brytyjska wystawa gospodarcza, w której bierze udział ok. 1.200 firm. W pięciu punktach Kopenhagi rozmieszczone są poszczególne kompleksy stoisk wystawowych, m. in. 150 firm angielskich przedstawia wyroby włókiennicze w różnych fazach obróbki, w oddzielnym budynku wystawione są wyroby skórzane, artykuły podróżne, tytoń, kosmetyki, sprzęt fotograficzny, biżuteria, instrumenty optyczne i medyczne, wreszcie instalacja radarowa. Przemysł reprezentowany jest przez 450 firm, wystawiających najrozmaitsze artykuły, od maszyn okrętowych do szpilek, ponadto zaś surowce i półfabrykaty.

Obecna wystawa ma jakoby dwukrotnie przewyższać rozmiarami wystawę brytyjską, która odbyła się w Kopenhadze przed 16 laty. Inicjatywa i realizacja wystawy jest niewątpliwie wyrazem obustronnego dążenia do przywrócenia w przedwojennej skali związków gospodarczych między W. Brytanią i Danią, które uległy poważnym zakłóceniom na skutek gospodarczych konsekwencji ostatniej wojny w skali międzynarodowej.

Na podstawie umowy handlowej angielsko-duńskiej Dania będzie mogła w najbliższym roku (od 1. X. 1948 do 1. X. 1949) znacznie powiększyć wywóz artykułów spożywczych do Anglii. W szczególności wywóz bekonów będzie prawdopodobnie zwiększony dwukrotnie i osiągnie ok. 60.000 ton w ciągu roku. Wywóz masła do Anglii w ub. r. (do 1. X. 1948) osiągnął ok. 57.000 ton rocznie, natomiast w okresie objętym ostatnią umową wyniesie prawdopodobnie 70.000 ton rocznie. W zamian za to Dania oczekuje podwojenia dotychczasowych dostaw węgla i koksu angielskiego, które osiągnęłyby wobec tego w okresie objętym umową ok. 1.500.000 ton. Wątpliwości budzi możliwość zwiększenia dostaw żelaza i stali z Anglii, które to artykuły mają wielkie znaczenie w przywozie duńskim.

Wymiana towarowa duńsko-niemiecka

We wrześniu r. 1948 podpisana została pierwsza po wojnie umowa handlowa duńsko-niemiecka we Frankfurcie nad Menem, która przewiduje dostawy duńskie do tzw. Bizonii o wartości 13 mil. dol. oraz dostawy niemieckie do Danii za 8 mil. dol. Różnica w sumie 5 mil. dol. ma stanowić pierwszą ratę spłaty długu duńskiego za węgiel z Zagłębia Ruhry, dostarczany od października r. 1947 do lutego r. 1948, tzn. od zawieszenia wymienności funta szterlinga na dolary amerykańskie. Równocześnie Dania zawarła umowę handlową z radziecką strefą okupacyjną Niemiec, która przewiduje obustronne obroty wartości ok. 7,5 mil. kr. Zwraca uwagę fakt, że w wykonaniu tej umowy po obu stronach będą brały udział wyłącznie firmy prywatne.

M. B.

Z PRAC INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
w II półroczu 1948 roku

Nowa siedziba. W ciągu 1948 roku zaszły w życiu, programie i strukturze organizacyjnej Instytutu Bałtyckiego znaczne zmiany, których najbardziej zewnętrznym wyrazem było skoncentrowanie dotychczasowych rozproszonych oddziałów w jednym miejscu, mianowicie w Gdańsku przy ul. Elżbietańskiej 3 (blisko Dworca Głównego) w tzw. Domu Opatów Pelplińskich. Zbudowano go w r. 1612 jako dom mieszczański, przy czym piękną jego fasadę, łączącą elementy włoskiego i flamandzkiego Odrodzenia, wykonał znakomity Wilhelm van dem Bloock, twórca Wysokiej Bramy. W końcu XVII wieku dom został nabyty przez opata pelplińskiego i odtąd aż do kasaty klasztoru cystersów w r. 1823 służył jako pomieszczenie dla przejeżdżających przez miasto mnichów. Przez całe niemal następne stulecie budynek znajdował się w rękach prywatnych, w r. 1909 zaś zakupiła go gmina miasta Gdańska, przeznaczając na biura. W czasie ostatniej wojny doznał on poważnych uszkodzeń jednakże piękna fasada ocalała, tak że obecnie, po dokonanej pod okiem konserwatorów odbudowie oraz po gruntownym remoncie, siedziba Instytutu Bałtyckiego stanowi jeden z najpiękniejszych okazów budownictwa gdańskiego XVII wieku. Odbudowy i remontu dokonały w latach 1946—1948 Biuro Odbudowy Portów oraz Gdańska Dyrekcja Odbudowy, pracami konserwatorskimi zaś kierowali konserwatorzy województwa gdańskiego, inżynierowie-architekci: Listowski, W. Kuczewski i J. Borowski. Latem 1948 r. dom został w większości, a jesienią w całości oddany do użytku. Już wczesną wiosną tego roku przeniosła się tutaj Dyrekcja z Sopotu, na początku sierpnia — cały oddział bydgoski, w październiku — biblioteka z Sopotu, w listopadzie — GAM z Gdyni. Nowa siedziba, aczkolwiek nie rozwiązała jeszcze bez reszty potrzeb lokalowych Instytutu, gdyż nie wystarczające pomieszczenia ma zwłaszcza licząca blisko 25.000 tomów biblioteka, umożliwiła całkowitą koncentrację oraz większą niż dotychczas harmonijność pracy. Ułatwiła także i przyspieszyła proces częściowej reorganizacji Instytutu.

Reorganizacja, zapoczątkowana w końcu 1947, przeprowadzona zaś w ciągu 1948 r., miała na celu zapewnienie wszystkim pracom zwartości i jednolitości tak pod względem metodycznym jak badawczym. Dokonane w związku z tym przekształcenie struktury wewnętrznej Instytutu objęło: 1. likwidacje dotychczasowych odrębnych i pod wielu względami samodzielnych Wydziałów, 2. stworzenie na ich miejsce jednolitej dla całości prac naukowych i wydawniczych aparatury w postaci Biura Studiów i Prac Redakcyjnych. Biuro Studiów obejmuje obecnie sześć Studiów specjalnych, określających kierunek i charakter działalności Instytutu Bałtyckiego: 1. Studium Prawa Morskiego, 2. Ekonomiczno-Morskie, 3. Geograficzno-Gospodarcze, 4. Społecz-

no-Gospodarcze, 5. Historyczno-Gospodarcze i 6. Przyrodnicze. W tym układzie brak odpowiednika dawnego Wydziału Pomorzoznawczego, którego zakres prac został wyłączony z Instytutu Bałtyckiego i przekazany Instytutowi Zachodniemu w wyniku dokonanej w połowie roku reorganizacji Instytutów działających na terenie Ziem Odzyskanych. Poza Biurem Studiów w skład nowej struktury organizacyjnej Instytutu wchodzą: Redakcja Wydawnictw, aparat pomocniczo-naukowy w postaci Biblioteki i Gospodarczego Archiwum Morskiego, Administracja Wydawnictw oraz Administracja Ogólna: osobny dział stanowi Muzeum Morskie w Szczecinie.

Prace badawczo-naukowe. W ciągu lata i jesieni zorganizowane zostały i rozpoczęły planową działalność cztery pierwsze Studia: Prawa Morskiego pod kierunkiem dr. R. Zaorskiego. Ekonomiczno-Morskie pod kier. prof. T. Ocioszyńskiego, Geograficzno - Gospodarcze pod kier. dr. W. Okołowicza i Społeczno-Gospodarcze pod kier. B. Srockiego.

I. Studium Prawa Morskiego odbyło 2 i 3 lipca oraz 4 grudnia posiedzenia poświęcone pracom nad kodyfikacją morskiego prawa handlowego w dostosowaniu do naszego ustroju i obecnych warunków wymiany drogą morską. Dotąd obowiązywała w tym zakresie i jeszcze obowiązuje przestarzała, wydana w r. 1896 IV. Księga *Handelsgesetzbuch.* Dotychczasowe prace przygotowawcze przyniosły w rezultacie: 1. ustalenie wielu podstawowych pojęć i terminów z zakresu morskiego prawa handlowego, 2. ustalenie ogólnego układu tego prawa, 3. opracowanie zagadnienia praw rzeczowych na morskim statku handlowym, 4. opracowanie zagadnienia hipoteki na statku w budowie. Wyniki tych prac będą przedmiotem osobnej, na większą skalę zakrojonej narady rzeczoznawców, planowanej na wiosnę 1949 r., mającej na celu ostateczne przygotowanie podstawowych tez projektu morskiego prawa handlowego. W toku opracowania znajdują się zagadnienia: awaryjne, ubezpieczeń morskich i umowy o przywóz towarów morzem. Poza tym Studium Prawa Morskiego współpracuje w osobie dr. R. Zaorskiego z Ministerstwem Żeglugi w zakresie przygotowania przyszłego statutu obszaru wolnocłowego w porcie szczecińskim. Z tej dziedziny przygotowuje się również większą pracę dotyczącą zagadnienia obszarów wolnocłowych w płaszczyźnie zarówno prawa wewnętrznego jak międzynarodowego. Wiosną 1948 r. zakończono prace nad ustawodawstwem o służbie marynarza (ubezpieczenia społeczne marynarzy, umowy o pracę, repatriacja marynarzy, przepisy dyscyplinarne). Odnośny materiał przekazano Ministerstwu Żeglugi.

II. Studium Ekonomiczno-Morskie występowało wielokrotnie w charakterze doradczym zarówno wobec czynników rządowych jak instytucyj związanych z problematyką morską w zakresie m. in. określenia roli małych portów, opracowania programu działu morskiego Wystawy Z. O., programu i ustroju Liceum II stopnia typu administracji morskiej, projektu przepisów o kwalifikacjach i dyplomach oficerów marynarki handlowej, itp. Odbyło w d. 27. XI. z udziałem wybitnych rzeczoznawców ze środowiska poznańskiego i warszawskiego konferencję programową, poświęconą zagadnieniom metodologicznym w zakresie wyznaczania roli żeglugi, portów i rybołówstwa morskiego w obrocie towarowym, bilansie płatniczym i dochodzie społecz-

nym Polski. Wprowadzeniem do dyskusji był referat prof. T. Ocioszyńskiego pt. „Gospodarstwo morskie — zagadnienie definicji i próba zakreślenia granic zainteresowania tematycznego". W wyniku obszernej dyskusji uznano możność ustalenia umownego pojęcia gospodrstwa morskiego, podkreślono celowość badań nad udziałem tak wyodrębnionego gospodarstwa morskiego m. in. w bilansie płatniczym Polski oraz w dochodzie narodowym, przy czym przyjęto pewne wytyczne w zakresie poszczególnych elementów pozycji usług morskich w bilansie płatniczym oraz w zakresie metody badania udziału tych usług w dochodzie narodowym.

III. Studium Geograficzno-Gospodarcze odbyło 18 grudnia dwa posiedzenia z referatami: „Problematyka geograficzna planowania przestrzennego w regionie gdańskim" w oprac. prof. Stanisława Srokowskiego z Warszawy, „Zamierzenia w zakresie badań nad morfologią wybrzeża polskiego" w oprac. prof. Stefana Różyckiego z Warszawy, „Tematyka geograficzna i metoda badania w zakresie zagadnień transportu morskiego" — prof. J. Czekalskiego z Poznania oraz „Projekt monografii Bałtyku (zakres tematyki)" — dr. W. Okołowicza z Torunia. Referaty i dyskusja miały charakter programowy, przy czym wzięto pod uwagę zarówno bezpośredni jak pośredniczący udział Instytutu Bałtyckiego w przeprowadzaniu studiów i przygotowaniu prac w zakresie powyższych zagadnień. W pierwszym etapie planuje się skoncentrowanie uwagi głównie około przygotowania „monografii Bałtyku", poświęconej w pierwszej swej części zagadnieniom fizjograficznym, w drugiej — antropogeograficznym; poza tym przewiduje się równoległe badania nad zagadnieniem bliższego i dalszego zaplecza portowego, lokalizacją przemysłu i szlakami komunikacyjnymi.

IV. Prace Studium Społeczno-Gospodarczego szły głównie w dwóch kierunkach: 1. problematyki gospodarczej Żuław, i 2. problematyki związanej ze strukturą zawodową ludności miast portowych Gdańsk—Gdynia. Każdemu z tych zagadnień poświęcono w drugiej połowie 1948 r. po dwie narady rzeczoznawców: 5 lipca i 19 listopada z referatami dyr. Kaz. Fudakowskiego i inż. Stefana Biskupskiego na temat zagospodarowania Żuław, 6 lipca i 12 listopada zaś z referatami mgr. J. Nierody w pierwszym wypadku na temat „Struktura zawodowa ludności niektórych europejskich miast portowych", w drugim — „Liczba i struktura zawodowa ludności zespołu Gdańsk—Gdynia w planie długookresowym". Wyniki narad odnośnie do Żuław zob. osobne omówienie na str. ..... Przeanalizowanie i przedyskutowanie drugiej grupy zagadnień, stanowiącej w naszej nauce teren niemal nietknięty a niezwykle doniosły zwłaszcza dla współczesnej planistyki, miało na celu określenie przyszłej liczby i struktury zawodowej ludności Gdańska w powiązaniu z przyszłymi zadaniami tego miasta w zakresie gospodarczym, administracyjnym i społecznym. W badaniach swoich referent posłużył się analizą statystyczno-porównawczą kilkudziesięciu miast portowych i śródlądowych oraz szczegółowa analizą specyficznych cech Gdańska.

Wyniki swych badań mgr Nieroda przygotował do druku w ramach wydawnictw Instytutu Bałtyckiego.

Muzeum Morskie. O pracach w tym zakresie zob. art. wstępny dyr. J. Borowika, str. 215.

A. B.

RECENZJE I OMÓWIENIA

Attman Artur: Ryssland och Europa — En handelshistorisk oversikt, Skrifter utg. av Ryska Institutet vid Stockholms Högskola, Stockholm 1946, str. 87 + 5 nlb., 4 mapy.

Instytut Rosyjski przy uniwersytecie sztokholmskim planuje wydawanie corocznie kilku tomików z zakresu historii, ekonomii i kultury Rosji. Pierwszy z tej zapowiedzianej serii reprezentuje powyższe studium, napisane przez jednego z młodszych badaczy szwedzkich, docenta Uniwersytetu w Göterborgu, który dał się ostatnio poznać z cennej pracy pt. *Den ryska marknaden i 1500-talets baltiska polityk*. Z racji swych dotychczasowych zainteresowań autor zajmuje się w swoim zarysie wyłącznie zagadnieniami gospodarczo-handlowymi, co też odpowiednio zostało uwidocznione w podtytule. Pomimo tego ograniczenia w temacie, zagadnienia polityczne również dochodzą tu do głosu. Uwidocznia się to zwłaszcza przy charakteryzowaniu kierunków ekspansji gospodarczej państwa rosyjskiego, które z reguły pokrywają się z kierunkami ekspansji politycznej. W dziejach Rosji decydującą rolę odegrały wybrzeża trzech mórz: Bałtyckiego, Białego i Czarnego. Z każdym z nich, a zwłaszcza z pierwszym i ostatnim, jest związanych wiele rozdziałów gospodarczego rozwoju Rosji. Od VIII wieku począwszy rosyjskie zaplecze gospodarcze staje się rezerwoarem surowcowym Europy, dość bezlitośnie wykorzystywanym aż do ostatnich dni caratu. Przez całe średniowiecze, a także przez trzy wieki czasów nowożytnych ten kontakt z Europą dokonywa się przez Bałtyk; dopiero odkrycie drogi morskiej przez m. Białe w połowie XVI w. pozwala na wprowadzenie momentu rywalizacji między dotychczasowych odbiorców (Holandia i Anglia), na zerwanie jednostronnego monopolu miast hanzeatyckich na terenie Inflant, ułatwiając Rosji obronę przed wyzyskiem. Droga poprzez m. Białe i Ocean Lodowaty odgrywała jednak rolę pomocniczą w momencie zagrożenia interesów rosyjskich na Bałtyku (podobnie jak w czasie ostatniej wojny). U schyłku XVIII wieku rozpoczął się gwałtowny napór Rosji na m. Czarne, uwieńczony poważnymi sukcesami terytorialnymi. Napór ten spotęgowały przemiany natury gospodarczej, zaznaczające się wycofaniem z rynków światowych rozmaitych surowców (len, konopie, skóry, futra, łój itp), których dostarczycielką była Rosja północna, na rzecz surowców, jak zboże, węgiel, nafta, których producentem, z wyjątkiem drzewa, stała się Rosja południowa. Na tym tle staje się zrozumiałe znaczenie wojny krymskiej (1854/55), której rezultatem było zahamowanie ekspansji terytorialnej Rosji w basenie m. Czarnego i nałożenie jej całego szeregu ograniczeń, z których korzystały państwa zachodnio-europejskie. Tej zbieżności interesów gospodarczych z politycznymi poświęcił autor zbyt mało uwagi. Zresztą i w innych

miejscach swojej książki autor nie wykorzystał możliwości uzupełnienia swych wywodów wnioskami natury politycznej i społecznej.

Przechodząc do bardziej szczegółowego omówienia, zauważymy, że okres średniowieczny został potraktowany schematycznie. Przesadnie określił autor rolę elementu szwedzkiego w kształtowaniu roli gospodarczej Rosji w VII — X wieku, co jednak tłumaczy się nieco lokalnym zasięgiem książki. Zupełnie niewystarczająco potraktowana została Hanza. Odczuwamy brak bliższej charakterystyki handlu hanzeatyckiego w Rosji, który przybrał tutaj formy eksploatacji, na podobieństwo stosowanej przez nowożytne państwa kolonialne wśród ludów kolorowych. Późniejszy tok wypadków wymaga także poświęcenia więcej miejsca genezie miast hanzeatyckich między ujściem Niemna i Newy. Bez dokładnego określenia roli tych miast w handlu między Rosją a Europą zachodnią niezrozumiałą staje się walka o Inflanty od drugiej połowy XVI wieku. W ogólnikach obraca się też rozdział poświęcony „drodze Rosji do Bałtyku". Słowem, cztery pierwsze rozdziały książki Attmana nie wystarczają do wyrobienia sobie poglądu, czym Rosja w okresie średniowiecza była dla Europy.

Znacznie pewniej czuje się autor w czasach nowożytnych, gdzie z wiekiem XVI wchodzi na teren własnych badań. Uwagę swoją koncentruje na zagadnieniu inflanckim, którego zrozumienie ułatwia dość szczegółowym zarysem stanowiska trzech najbardziej zainteresowanych państw: Polski, Szwecji i Rosji. Bardzo trafnie zostały tu określone motywy polityki polskiej i szwedzkiej, oparte w zasadzie na kontynuacji tych samych wobec Rosji metod gospodarczych, jakimi posługiwała się Hanza. Dużo miejsca zajmuje tutaj analiza handlu rosyjskiego (przede wszystkim eksportu), poparta szeregiem tablic statystycznych. Podobne zalety wykazuje także opracowanie okresu następnego. W okresie tym zwraca uwagę dodatni ciągle bilans handlu rosyjskiego, w ramach którego sprowadzano do kraju mnóstwo kruszcu z krajów zachodnioeuropejskich; zaznacza się to zwłaszcza w wieku XVIII. Przypadające na ten czas optimum sukcesów politycznych Rosji zbiega się z szybkim rozwojem gospodarczym tego państwa. Na tym tle zarysowane zostały uprzemysłowienie kraju i zaczątki kapitalistycznych form gospodarki na przełomie XVIII/XIX stulecia. Proces gospodarczego rozwoju Rosji aż się prosi o porównanie go ze strukturą gospodarczą krajów środkowo-europejskich, a zwłaszcza Polski.

Słabiej w ujęciu autora wypada analiza okresu 1800 — 1914, a zwłaszcza czasów ostatnich. Ograniczył się on tutaj do zarysowania rozwoju gospodarki narodowej ZSRR, cytując cały szereg danych statystycznych. Brak porównania z innymi krajami nie pozwala jednak na właściwe ujęcie roli Rosji w gospodarce europejskiej. Dość szczegółowo za to zajmuje się autor osiągnięciami gospodarki radzieckiej, pozytywnie oceniając jej przebudowę w toku trzech pięciolatek.

Pracę zaopatrzył autor w szczegółowy spis literatury, dobrany jednak raczej z punktu widzenia czytelnika skandynawskiego. Na końcu załączył cztery mapy, obrazujące etapy rozwoju terytorialnego Rosji, które w zestawieniu z materiałem historyczno - gospodarczym, omówionym wewnątrz książki, umożliwiają dokonanie syntezy tych dwu odrębnie na ogół traktowanych zagadnień. Mimo kilku niedociągnięć, wynikających

raczej z nadmiernej zwięzłości, książka daje jasny pogląd na rozwój handlu rosyjskiego z Europą i zarysowuje dalsze możliwości jego rozwoju. Można więc powiedzieć, że spełnia swoje zadanie w sposób zadawalający.

Nietrafne jest zdanie, jakoby w XI/XII w. ludy słowiańskie nad Bałtykiem uniemożliwiały kupcom zachodnio-niemieckim kontakt z basenem M. Bałtyckiego. Kupcy ci przed połową XII w. nie byli w stanie kontaktu tego podjąć z braku kapitałów, które dopiero w tym czasie poczynały się tam tworzyć. Błędne jest, jakoby Zakon Krzyżacki otrzymał Prusy jako lenno państwa niemieckiego (*rikslan-Reichslehn*, s. 17), gdyż Zakon jako instytucja duchowna lenn z rąk panujących świeckich otrzymywać nie mógł. Zakon był zależny od Stolicy Apostolskiej.

Gerard Labuda

B o d n i a k S t a n i s ł a w: Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona, Pamiętnik Biblioteki Kórnickiej, zeszyt 3, Kórnik 1939—1946, str. 42 — 276.

Polska historiografia morska posiada już znaczny dorobek naukowy. Obok kilku syntetycznych opracowań całokształtu dziejów floty polskiej pojawiły się, zwłaszcza w ostatnim dziesięcioleciu przed ubiegłą wojną światową, nader liczne drobne przyczynki, tym cenniejsze, że oparte przede wszystkim na nieznanym i niewyzyskanym zupełnie materiale archiwalnym, dotyczące i zagadnień organizacji floty polskiej w dawnych wiekach i morskiej polityki, wydobywające z zapomnienia opisy polskich działań na morzu czy postaci polskich „ludzi morza" — żeglarzy, kupców, kapitanów okrętów i polityków, propagujących myśl o polskim *dominium maris*. Brak było jednak jakiejkolwiek większej monografii w tym zakresie, monografii, przedstawiającej szerszy wycinek dziejów morskiej myśli w dawnej Rzeczypospolitej.

Stanisław B o d n i a k, który (jak to już słusznie w ub. roku podkreślił prof. L e p s z y) „najwięcej w tej dziedzinie osiągnął", który w ogłaszanych od r. 1930 „kilkunastu szkicach i artykułach rozświetlił niezwykle ważne fragmenty dziejów floty" polskiej, dał ostatnio obszerny zarys monograficzny polityki morskiej i morskiej działalności Zygmunta Augusta, tego wyjątkowego w naszych dziejach monarchy, o którym (w trzydzieści lat po jego śmierci) napisze poeta Stanisław G r o c h o w s k i: „Było i na oceanie znaczne jego panowanie, bo i tam chciał być ogromnym nieprzyjaciołom koronnym". Nikt nie był bardziej powołany wśród historyków polskich od prof. B o d n i a k a, by rzucić przed oczy dzisiejszego społeczeństwa wysiłki i osiągnięcia morskich poczynań Rzeczypospolitej na Bałtyku sprzed czterech niemal już wieków. Nikt nie zapoznał się w ciągu szeregu lat żmudnych i drobiazgowych poszukiwań archiwalnych, tak w archiwach krajowych, jak i zagranicznych, z nieznanym zupełnie materiałem dziejów tych dotyczącym, nikt wreszcie nie ustalił (w częściowo ogłoszonych już drukiem rozprawach) tylu szczegółów z historii polskiej marynarki XVI wieku, jej organizacji, jej przedstawicieli.

Ostatnia praca prof. B o d n i a k a tworzy niejako syntezę jego w tej dziedzinie badań, zawierającą jednak bardzo dużą ilość nowych szczegółów, dającą pełny już (w zakresie, w świetle zacho-

wanych źródeł, osiągalnym) obraz polskiej polityki morskiej drugiej połowy panowania Zygmunta Augusta.

Obszerna, licząca ponad 230 stron druku, praca obejmuje poza krótkim wstępem dziesięć rozdziałów. Kreśli w nich autor kolejno poszczególne problemy omawianego zagadnienia. „Zadania w dziejowej chwili na Bałtyku" (r. I, str. 43—53), jakie stanęły przed młodocianym królem już bodajże w r. 1552, gdy może po raz pierwszy w pogodny lipcowy dzień ujrzał morskie fale i mury twierdzy Wisłoujścia, morskiej latarni Gdańska, a które skonkretyzowały się tak wyraźnie w osiem lat potem (gdy dojrzał do rozwiązania problem inflancki), wskazały Zygmuntowi Augustowi drogę jego polityki morskiej. Autor, kreśląc genezę morskich zamierzeń Zygmunta Augusta na tle zbliżającego się konfliktu państw bałtyckich, tak w konkluzji trafnie charakteryzuje rezultat tej polityki: „Program polityczny ostatniego Jagiellona wzbogacił się... o nową, morską treść, która... zajmuje w nim stałe miejsce, równorzędne z najważniejszymi sprawami wewnętrznymi, a wyraża się w dążeniu do opanowania komunikacji morskiej i do kontroli żeglugi..."

„Powstanie i charakter polskiego kaperstwa" (r. II, str. 54—73), tego organu kontroli polskiego władztwa na Bałtyku, są dalszym zagadnieniem pracy. Autor ustala terminologię nazwy „polskich strażników morza", stwierdzając, że źródła XVI wieku nie znają określenia „kaper", a *custodes maris nostri Baltici*, *custodia maris* czy (datujący się jeszcze z czasów Zygmunta Starego) *milites maritimi* są jedynymi właściwymi nazwami dla przedstawicieli pierwszej naszej zorganizowanej marynarki wojennej. Z kolei omawia autor chronologiczny zasięg wydawania listów morskich od 2 kwietnia 1561 po 10 maja 1572, treść tych patentów, zasady podziału skonfiskowanego towaru, stosunek kapitałów do właścicieli okrętów, narodowość kapitałów i załóg, udział polskiej szlachty, by zakończyć ten rozdział omówieniem i hipotetycznym, lecz trafnym ustaleniem wyglądu ówczesnych polskich bander morskich, uważając banderę ze znakiem orła za właściwą flagę państwową polskiej marynarki wojennej XVI wieku.

„Organizacja Straży Morskiej pod władzą komisarzy - sędziów" (r. III, str. 74—96), „Geneza i działalność urzędu dla spraw morskich" (r. IV, str. 97—142) — to zasadnicze problemy organizacji zwierzchnictwa i kontroli działania marynarki królewskiej. Wyróżniając trzy okresy organizacyjne, coraz to doskonalsze: okres pierwszych dorywczych komisarzy, Kostki, Swarożyńskiego, Konarskiego, Klefelda, Scharpinga (1561—1564), okres drugi stałych komisarzy (1565—1567), zakończony przejęciem władzy nad Strażą Morską przeniesioną do Pucka wyłącznie przez Jana Kostkę (r. 1567), okres trzeci — utworzenie specjalnej siedmioosobowej Komisji Morskiej (od 1586), tego pierwszego ministerstwa marynarki i admiralicji floty, charakteryzuje autor zakres działalności poszczególnych komisarzy i wyniki ich prac, by szczegółowo przedstawić genezę, skład i charakter, podstawy finansowe i cele Komisji Morskiej Zygmunta Augusta. Na tym tle znalazły swe omówienie i wypadki polityczne w Gdańsku z r. 1568, jako jaskrawy wyraz gwałtownie wzrastającego niezadowolenia i opozycji miasta w stosunku do polskiej floty wojennej i jej przedstawicieli, przy czym na podstawie nowoodnalezionych relacji współczesnych prostuje autor szereg błędnie dotych-

czas w nauce naszej przedstawianych szczegółów. Obraz osiągnięć politycznych Komisji Karnkowskiego, która w wyroku swym z 14 marca 1570 tak zasadniczo stwierdziła prawa Polski do żeglugi na Bałtyku i określiła podstawy, zupełnie prawie nieznane przepisy organizacyjne dla polskiej floty wojennej z lat 1566 i 1571; wyczerpujący obraz zamierzeń Komisji Morskiej w zakresie budowy własnej, państwowej floty wojennej Rzeczypospolitej — to dalsze problemy zbadane i ustalone przez autora.

Z kolei daje prof. Bodniak zarys wojennej działalności floty polskiej. Rozdziały „Siły i działania polskie na Bałtyku" (r. V, str. 143 — 174), „Cele i wyniki blokady" (r. VI, str. 175 — 190) oraz „Piraci czy żołnierze królewscy w blokadzie" (r. VII, str. 191—197) są może najciekawszymi rozdziałami całej rozprawy. Ustalenie cyfrowej ilości okrętów, działających w poszczególnych latach, ustalenie ich uzbrojenia, składu załogi, ilości kapitanów, stosunku floty polskiej do flot pozostałych państw bałtyckich, obliczenie strat zadanych w latach walki flotom innych państw przez polską Straż Morską, a wreszcie udowodnienie charakteru prawnego i państwowego ówczesnej ochotniczej floty polskiej — to trwały dorobek wnikliwych dociekań autora, udokumentowany bogatym zasobem materiału archiwalnego.

„Zatarg z Danią" (r. VIII, str. 198—215), „Obrona bandery, praw do morza i wolności żeglugi" (r. IX, str. 216—264) są politycznymi konsekwenciami śmiałych prób panowania polskiego na Bałtyku. Autor kreśli tu obraz narastającego konfliktu polsko - duńskiego, konfliktu, który w ramach i na tle toczącej się na Bałtyku siedmioletniej wojny (1563—1570) zmienia króla duńskiego Fryderyka II z dawnego sojusznika Zygmunta Augusta z układu z r. 1563 w początkowo ukrytego, a następnie (od r. 1569) jawnego wroga. Przegrana dyplomatyczna Polski na kongresie szczecińskim 1570 r. oraz smutne niszczenie floty polskiej przez Duńczyków, które doprowadziły do (chwilowej jedynie) rezygnacji Zygmunta Augusta z jego morskich planów, stanowią dalsze zagadnienia tych rozdziałów. Mimo że przedwczesna śmierć króla przypieczętowała los polskiej siły zbrojnej na Bałtyku, nie było bez znaczenia dla późniejszych naszych dziejów „Państwo morskie *(Dominium maris)* Zygmunta Augusta" (r. X, str. 265——276). Zarówno osiągnięcia floty „strażników morza" w ciągu jej dwunastoletniego istnienia, jak wskazanie właściwej drogi organizacyjnej dla polskiej marynarki wojennej przez tworzenie własnej floty, przede wszystkim zaś oparcie jej istnienia o trwałe podstawy finansowe w formie wydzielenia na ten cel specjalnych dochodów z królewszczyzn oraz o trwałe podstawy organizacyjne w formie utworzenia specjalnej Komisji Morskiej — cała ta działalność morska ostatniego Jagiellona rzuciła w społeczeństwo polskie zdrowy posiew zainteresowania morzem. Z szczupłego grona „ludzi morza", skupionych wokół króla, idea problemu morskiego szła w masy szlacheckie i temu zapewne przypisać należy, że w żądaniach stawianych na polu elekcyjnym trzem pierwszym z kolei elektom tronu polskiego wysuwano jako zasadniczy warunek obioru żądanie budowy floty wojennej. Że do tego nie doszło, nie było winą ostatniego Jagiellona.

Już samo bogactwo poruszonych zagadnień, podkreślone sprostowania, uzupełnienia i ustalenia szeregu drobniejszych problemów, a przede wszystkim ujęcie całości

polskiej myśli morskiej tej epoki, przesądzają o wielkiej wartości rozprawy prof. Bodniaka. Wyniki przez niego osiągnięte stanowią już trwały dorobek polskiej historiografii i (oparte na tak szerokiej podstawie źródłowej) nie ulegną zmianie. Zapewne jakieś drobne szczegółowsze jeszcze badania albo przypadkowo odkryte nowe źródło historyczne uwypuklą lub sprostują ten czy ów drobiazg. Do drobiazgów takich należy: niewłaściwe określenie na str. 43 biorącej udział w powitaniu Zygmunta Augusta w Wisłoujściu jednostki morskiej „Żelaznego Henryka“ jako okrętu, była to bowiem portowa lichtuga; określenie na str. 71 dawnego okrętu gdańskiego z malowidła w dworze Artusa jako trójmasztowca, gdy w rzeczywistości jest on czteromasztowcem; mylne określenie (na str. 71—72) nazw masztów wspomnianego okrętu, przy czym sprostowanie umacnia jeszcze, i tak słuszną, hipotezę autora odnośnie do wyglądu polskiej bandery państwowej w XVI wieku. Godło Prus Królewskich (Pomorza) znajduje się nie na przednim, lecz ostatnim maszcie, godło Gdańska na maszcie środkowym — trzecim od dziobu (nie na fok-maszcie), godło Polski (Orzeł) na pierwszym maszcie — fok-maszcie. A właśnie w myśl zwyczajów morskich, późniejszych wprawdzie, (znaną zaś jest w tym zakresie tradycyjna ich konserwatywność) na maszcie pierwszym wywieszano na pełnym morzu flagę państwową. Ten fakt umacnia hipotezę autora.

Szkoda również, że podając ilościowe zestawienie znanych kapitanów polskich okrętów Straży Morskiej Zygmunta Augusta nie przytoczył autor bodaj w przypisku czy aneksie ich imiennego wykazu. Natomiast za poważny (techniczny) błąd wydawnictwa uznać należy brak indeksu oraz spisu treści. Kilka dokumentarnych ilustracji oraz mapka wybrzeża podniosłyby niewątpliwie jeszcze i tak wielką wartość rozprawy.

Praca prof. Bodniaka, której styl jasny, żywy, barwny i lekki nie pozwala oderwać się od tej tak poważnej lektury, zasługuje na poznanie nie tylko przez grono naukowców i historyków, nie tylko przez dzisiejszych „ludzi morza“, lecz przez ogół naszego społeczeństwa, przede wszystkim przez młodzież naszych wyższych uczelni.

Oby jak najrychlej i pozostałe epoki polskich poczynań na morzu, czasy Zygmunta III, Władysława IV, powstania styczniowego, znalazły podobnie sumienne, gruntowne, naukowe opracowania monograficzne.

Marian Pelczar

Myrdal Gunnar: The Reconstruction of World Trade and Swedish Trade Policy. Suppl. B to Svenska Handelsbanken's INDEX, December 1946, Stockholm 1947, str. 30.

Celem tej krótkiej pracy szwedzkiego ministra handlu, Myrdala, jest sformułowanie stosunku Szwecji do planów dotyczących utworzenia Międzynarodowej Organizacji Handlu, wysuwanych i forsowanych przede wszystkim przez Stany Zjednoczone A. P. Sprawa ta jednak daje autorowi okazję do przeprowadzenia interesującej analizy podstaw szwedzkiej polityki handlu zagranicznego przed wojną i w trudnych latach powojennych. Stosunek Szwecji do planów międzynarodowej organizacji i kontroli w tym zakresie

jest tylko logicznym wnioskiem wypływającym z tej analizy.

Podstawowe znaczenie mają tu dwa stwierdzenia Myrdala. Jedno z nich dotyczy faktu, że Szwecja jest krajem małym, którego gospodarstwo — w przeciwieństwie do gospodarstwa narodowego Stanów Zjedn. A. P. lub Z. S. R. R. — nie posiada naturalnych podstaw samowystarczalności i w bardzo znacznej mierze jest uzależnione od wymiany towarowej z innymi krajami; dlatego Szwecja była i w dalszym ciągu zasadniczo jest zdecydowaną zwolenniczką zasady wolności handlu.

Drugie stwierdzenie dotyczy geograficznego położenia Szwecji między zachodem i wschodem Europy, na skutek którego Szwecja jest równie silnie zainteresowana w utrzymaniu ożywionych stosunków handlowych ze Wschodem i Zachodem. Dlatego Szwecja niechętnie patrzy na powstawanie jakichkolwiek bloków politycznych, których wynikiem jest ustanawianie sztucznych barier gospodarczych między organizmami państwowymi powiązanymi ze sobą naturalnymi węzłami gospodarczymi.

Przed ostatnią wojną niewątpliwą przewagę w handlu zagranicznym Szwecji posiadał Zachód, czego wymownym wyrazem był m. in. fakt uczestniczenia Z. S. R. R. w ogólnej zagranicznej wymianie towarowej Szwecji zaledwie w ułamku procentu. Wojna wprowadziła pewne zmiany w kierunkach szwedzkiego handlu zagranicznego, zwiększając przede wszystkim i tak już stosunkowo bardzo znaczne obroty z Niemcami.

Z wojny Szwecja wyszła z niezniszczonym potencjałem wytwórczym, materiałowym i ludzkim, oraz z mocną pozycją walutową. Szwecja posiadała nadto poważne zapasy towarowe, których nie mogła uruchomić w czasie wojny, które natomiast rzuciła na rynek międzynarodowy po zakończeniu działań wojennych, gdy powszechny brak towarów stwarzał dla niej doskonałą koniunkturę. Ale przemysł szwedzki uzależniony jest od obcych surowców — węgla, żelaza i stali, których brak na rynku światowym w latach bezpośrednio następujących po wojnie i do dziś dnia daje się dotkliwie odczuwać. Wynikiem tego stanu rzeczy było charakterystyczne przestawienie bilansu handlu zagranicznego Szwecji w ciągu r. 1946. Podczas gdy w r. 1945 zagraniczna wymiana towarowa Szwecji wykazała poważną nadwyżkę eksportową, to w r. 1946 zanotowano nadwyżkę importową w wysokości ok. 750.000.000 kr. W końcu r. 1946 wywóz szwedzki osiągnął poziom niewiele ponad 50% przedwojennego, natomiast przywóz zbliżył się już bardzo znacznie do poziomu przedwojennego.

Zdawało by się, że powinno to stanowić impuls do ponownego zwiększenia kwot eksportowych na skutek zaopatrzenia przemysłu szwedzkiego w konieczne surowce. Jednakowoż struktura importu, pochodzącego obecnie w bardzo znacznym procencie ze Stanów Zjedn. A. P., wykazuje wzrost przede wszystkim pozycji dóbr konsumcyjnych, nie zaś surowców z węglem na czele. Wskutek tego wzrost kwot importowych w ciągu r. 1946 (a także i 1947) nie powodował proporcjonalnego wzrostu eksportu.

W dodatku już w r. 1947, a z całą ostrością w r. 1948, Szwecja stanęła wobec konieczności ograniczenia swego importu ze względu na gwałtowne wyczerpywanie się jej zapasów dolarowych. I oto dochodzimy do momentu, który — zdaniem Myrdala — ma zasadnicze znaczenie dla aktualnej, krótkofalowej, polityki handlu zagranicznego Szwecji, odbiegającej dość jaskrawo od

tradycyjnych założeń wolności handlu.

Jak zwykle bywa w warunkach wolnej wymiany towarowej i umów wielostronnych, szwedzka wymiana towarowa z różnymi krajami wykazywała, zarówno przed wojną jak i w latach powojennych, dość znaczne salda, bądź to in plus, bądź in minus, przy czym W. Brytania, dominia leżące w strefie tzw. bloku szterlingowego oraz kraje północno - europejskie (Norwegia, Dania, Islandia, Finlandia) wykazują stale poważne nadwyżki importowe, zaś Niemcy (przed wojną), Stany Zjedn. A. P. (w szczególności po wojnie) oraz kraje łacińsko-amerykańskie wykazują nadwyżki eksportowe.

Powojenne zaburzenia światowego rynku monetarnego, których wyrazem jest brak wymienności walut tzw. miękkich i twardych, w szczególności funta szterl. i dolara ameryk., sprawiły, że Szwecja nie mogła zużytkować swoich nadwyżek eksportowych, pochodzących z wymiany towarowej z krajami o miękkiej walucie, na opłacanie swego importu z krajów o walucie twardej, w pierwszym rzędzie ze Stanów Zjedn. A. P. i Kanady. Przeznaczone na ten cel zapasy dolarów szybko się wyczerpywały, z drugiej strony zaś nacisk popytu na rynku wewnętrznym zmuszał i wpływał na niechęć opinii publicznej w kraju do zwiększania kwot eksportowych.

Gospodarka szwedzka stoi więc po wojnie w obliczu niebezpiecznej sprzeczności między koniecznością drastycznego ograniczenia importu (z równoczesnym wzmożeniem eksportu) dla uratowania sytuacji dewizowej z jednej strony a pilnymi wskazaniami polityki antyinflacyjnej (wzmożenie importu) z drugiej strony. Niebezpieczeństwo inflacji, istniejące w szeregu krajów, powoduje m. in., podobnie jak w Szwecji, tendencje do inwestowania w przemyśle pracującym na potrzeby rynku wewnętrznego lub do przestawiania się w tym kierunku dotychczasowych przemysłów eksportowych, co w rezultacie utrudnia normalizację międzynarodowej wymiany towarowej.

Wobec alternatywy zbilansowania wywozu szwedzkiego do krajów o miękkiej walucie z przywozem z tych krajów lub też dalszego kredytowania nadwyżek eksportowych do tych krajów, z którymi Szwecja zawsze miała saldo dodatnie — M y r d a l opowiada się za tym drugim rozwiązaniem, a to w imię długofalowej polityki handlowej oraz ochrony krajowego przemysłu eksportowego. Natomiast uważa on za nieuniknioną konieczność przejściowe lecz poważne ograniczenie importu z krajów o twardej walucie, z równoczesnym przeciwdziałaniem objawom inflacyjnym i zbyt wysokiemu poziomowi spożycia w kraju. Konieczność ta, wiążąca się zawsze z możliwością rozwoju niepożądanych tendencyj autarkicznych, będzie istniała dotąd, dopóki nie nastąpi pewna stabilizacja na międzynarodowym rynku walutowym, umożliwiająca wymienność walut.

Reformę międzynarodowego systemu monetarnego w kierunku stworzenia odpowiednich norm międzynarodowej współpracy i kontroli uważa M y r d a l za podstawę i warunek realizacji współpracy międzynarodowej w zakresie wymiany towarowej.

Autor podkreśla z naciskiem, że Szwecja ustosunkowuje się pozytywnie do tej współpracy międzynarodowej tylko o tyle, o ile będzie ona miała charakter uniwersalny, nie zaś „blokowy", przy czym daje on bardzo charakterystyczną definicję jedynie według niego możliwej obecnie formy międzynarodowej wymiany towarowej, nazywając ją „zorganizowanym wolnym handlem". Umowy dwustronne, jak np. zawarta w r.

1946 umowa szwedzko-rosyjska, uważa on za całkowicie zgodne z duchem planowanej współpracy międzynarodowej, o ile idą one po linii naturalnych tendencyj gospodarczych zainteresowanych państw i nie są wynikiem wyłącznie tylko dążenia do wyrównania bilansu wzajemnej wymiany towarowej.

Stwierdzając w powojennej szwedzkiej polityce handlu zagranicznego istnienie elementów gospodarki planowej (ograniczenia importowe, plany eksportowe), autor uważa je w znacznej mierze za zjawisko przejściowe i określa stosunek Szwecji do przyszłej międzynarodowej współpracy gospodarczej jako pozytywny, nie ukrywając jednak obaw co do ewentualnej przewagi momentów politycznych w tej współpracy, zainicjowanej przez Stany Zjedn. A. P. Obawy te wyrażają się m. in. w pewnej nieufności co do ustanowienia efektywnej międzynarodowej kontroli w zakresie monopoli przemysłowych, mimo iż taka kontrola w zakresie produkcji rolniczej zdaje się wkraczać na realne tory.

M. B.

Bujak Franciszek: Wenedowie na wschodnich wybrzeżach Bałtyku (Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego). Gdańsk 1948. Str. VII, 72.

W pracy tej prof. Bujak rozpatruje zagadnienie prehistorycznych mieszkańców wschodniego wybrzeża Bałtyku między dolną Wisłą a Zatoką Fińską. Dotąd na tym obszarze przyjmowano w literaturze naukowej niemal powszechnie[1] istnienie tylko ludów fińskich i bałtyckich, a jedynie w pobliżu Wisły również Słowian i Germanów; natomiast autor broni nader ciekawej tezy, że Bałtowie, a nawet częściowo przynajmniej Finowie zostali tu wyprzedzeni przez ludy słowiańskie, znane w starożytności pod ogólną nazwą Wenedów, i obronie tej tezy poświęca obecną rozprawę.

Treść pracy jest następująca: Punkt wyjścia stanowią dane starożytnego geografa Ptolemeusza (II w. po Chr.), który na wschód od Wisły umieścił kolejno po sobie ludy Wenedów, Weltów i Ossiów nad rzekami Chronos (według autora Pasłęka), Rudon (Niemen), Turuntas (Dźwina) i Chesinos (Aa inflancka, czyli Goiwa). Według Tacyta (um. ok. r. 120) mieszkali na tym obszarze Aestiowie, jednakże to była nazwa nie etnograficzna, lecz geograficzna i mogła oznaczać różnego pochodzenia ludy, nie wykluczając Wenedów. Informacje Ptolemeusza zdaje się popierać onomastyka historyczna terenów, leżących nad wspomnianymi rzekami, gdyż zawiera cały szereg nazw, które autor nawiązuje do Wenedów (np. Wuntenowe, Wohnsdorff czyli Unsatrapis itd.), Weltów (np. Welden, Welteten itd.) tudzież Osów (np. Osua, Esestua itd.). W słowiańskość Wenedów w nauce na ogół się nie powątpiewa[2], uznaje się tylko nieścisłość wskazówki

[1] Kiessling. Galindai w Pauli-Wissowa, Real-Encyclopadie der klassischen Altertumswissenschaft VII, Stuttgard 1912, 606.

[2] J. Otrębski, Słowianie. Rozwiązanie odwiecznej zagadki ich nazw. Poznań 1947, 122 nn., przyjmuje, że nazwa Venedi, a w pierwotnej formie Veneti, oznaczała pierwotnie lud, pokrewny Celtom, zamieszkały między Prusami a Odrą, a po wywędrowaniu Celtów na zachód została przeniesiona na Słowian. Oczywista, za Ptolemeusza Celtów nad Wisłą już nie było i nazwa mogła oznaczać tylko Słowian.

Ptolemeusza, że mieli siedziby na wschód od Wisły. Autor podważa ten sąd sceptyczny, gromadząc obfity materiał onomastyczny, który nieraz łudząco przypomina brzmienie różnych słowiańskich nazw miejscowych. Zresztą słowiański charakter wielu nazw np. w Prusach został już dawniej stwierdzony przez językoznawców[1]. Szczątki Wenedów pozostały nad Bałtykiem aż do w. XIII, kiedy Henryk Letgalski donosi w swej kronice o ludzie Wenedów, który został przez Kurów usunięty z nad rz. Windawy (w Kurlandii) i przeniósł się na prawy brzeg Dźwiny, gdzie obrał sobie siedziby w z. łotewskiej Tolowa. Kwestia przynależności etnicznej tego ludu była w nauce rozmaicie rozwiązywana, autor uznaje słowiański jego charakter i przychodzi do wniosku, że Wenedowie przeniknęli również na terytorium Estonii aż po Zatokę Fińską.

Z kolei nasuwa się pytanie, gdzie znajdowały się pierwotne siedziby Bałtów i kiedy ludy bałtyckie zajęły swój historyczny obszar. Z pośród ludów, wymienionych przez Ptolemeusza w granicach „Sarmacji" autor uznaje za plemiona bałtyckie w pierwszym rzędzie Sudinów, a następnie Kareotów, Salów, Pagirytów i Borusków. Akcentując wyniki badań językoznawców K. Bugi i M. Vasmera, stwierdza, że siedziby tych ludów sięgały na wschodzie do okręgów Moskwy, Kaługi, Orła, i zwraca zarazem uwagę, że rozciągały się one aż do strefy stepowej. W cechach obyczajowych i ustrojowych Prusów autor znajduje dowody, że ich warstwa wyższa pochodziła z ludu koczowniczego. Chronologię zajęcia wybrzeży przez posuwających się od wschodu Bałtów autor ustala, uwzględniając materiał prehistoryczny, który pozwala wnosić, że po r. 500 naszej ery nastąpiły w Prusach przemiany kulturalno - etniczne. Przybysze z południa o kulturze germańskiej podbili kraj i wytworzyli w nim warstwę panującą. Zajęcie przez Bałtów Litwy i Łotwy autor odtwarza w zasadzie zgodnie z wywodami K. Bugi, z tą różnicą, że nad morzem umieszcza przed Bałtami Słowian, czego nie mógł przypuszczać litewski językoznawca.

Należy powitać z uznaniem tę starannie uzasadnioną przez znakomitego badacza próbę rozwiązania ważnej kwestii wczesno-historycznej. W badaniach nad problemem tego rodzaju niezbędna jest koordynacja przynajmniej trzech metod naukowych: historycznej, językoznawczej i prehistorycznej; autor też posługuje się prócz źródeł historycznych również materiałem językowym, onomastycznym, a zarazem uwzględnia w zakresie swych celów wyniki badań prehistorycznych. Nie mając kompetencji do zabierania głosu w innych dziedzinach, ograniczę się do wypowiedzenia ogólnej uwagi z punktu widzenia historycznego.

Siłą rzeczy nowa teza natrafia na pewien opór psychiczny ze strony czytelnika, w którego wyobraźni już się skrystalizował inny obraz stosunków. Jednak rozważenie problemu prowadzi raczej do konkluzji, że nie stoi ona w sprzeczności ze źródłami historycznymi, owszem znajduje w nich poparcie. Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że Wenedowie-Słowianie, poświadczeni nad Wisłą przez Ptolemeusza, nie opuścili odtąd jej brzegów, wobec tego, jeśli się ograniczyć do danych historycznych, nie można wykluczać ewentualności, że ich osadnictwo rozprzestrzeniło się w

[1] G. Gerullis. Die altpreussichen Ortsnamen. Berlin u. Leipzig 1922. 235 nn.

pewnym okresie również na wschód od dolnego biegu tej rzeki w kierunku Niemna i Dźwiny. Istotnie, ewentualność ta została poświadczona przez Ptolemeusza, a nadto znajduje pośrednie potwierdzenie w informacji Henryka Letgalskiego o Wenedach inflanckich. Na obszarze łotewsko-fińskim stanowili oni niewątpliwie obcą enklawę, którą trudno nie uznać za Słowian [1], ale wniosek ten znajduje się w sprzeczności z panującym w nauce zapatrywaniem, że Słowianie nigdy nie dotarli w tamte strony. Teza prof. Bujaka daje zupełne wytłumaczenie tej zagadki i usuwa zarazem konieczność „poprawiania" odnośnego tekstu Ptolemeusza, dlatego wydaje mi się prawdopodobną ze stanowiska źródeł historycznych. Inna sprawa, że dla pełnego jej udowodnienia jest niezbędne ostateczne skontrolowanie danych toponomastycznych, uznanych przez autora za ślad pobytu Wenedów na wschodnim brzegu Bałtyku. Rzecz oczywista, siedziby Słowian nie ograniczały się nigdy do terenu nadbałtyckiego, lecz musiały sięgać dalej na południe. Już Kiessling uznawał Galindów i Sudinów, umieszczonych przez Ptolemeusza na południe od siedzib Wenedów, za Słowian; potwierdza częściowo to przypuszczenie wywód Otrębskiego, który wykazał, że nazwa Galindów była słowiańska [2], skąd wynika, że pierwotnie oznaczała plemię słowiańskie, zanim nie została przejęta przez odłam Bałtów.

H. Łowmiański.

[1] H. Łowmiański, Studia nad początkami społeczeństwa i państwa litewskiego II, Wilno 1932, 48 przyp. 3, 52.

[2] Otrębski, op. c. 139 nn.

Witold Nowodworski

BIBLIOGRAFIA POMORSKA
za r. 1947 *

III

Niniejsze zestawienie składa się z dwóch części. Z jednej strony dajemy wybór materiału publicystycznego zawartego w szeregu czasopism literackich, gospodarczych i polityczno-społecznych, z drugiej zaś uzupełniamy zestawienia opublikowane w dwu pierwszych zeszytach „Jantara" z r. b.

Obie części niniejszego odcinka bibliografii zostały w obrębie działów oddzielone przy pomocy kreski poziomej. Jako uzupełnienie wykazu czasopism, które ze względu na swój charakter naukowo-informacyjny wyzyskane zostały całkowicie (z pominięciem działów kronikarskich i recenzyjnych), podajemy poniżej następujące tytuły: Aten Kapł. — Ateneum Kapłańskie, Oręd. Diec. Chełm. — Orędownik Diecezji Chełmińskiej. Ref. w Pol. — Reformacja w Polsce, Wiad. Kor. Roln. G. U. S. — Wiadomości Korespondenta Rolnego Głównego Urzędu Statystycznego.

GEOGRAFIA — KRAJOZNAWSTWO

LORENZ Zygmunt: Sudety—Wybrzeże—Pojezierze Mazursko—Warmijskie. Główne tereny zainteresowań turystycznych. Życie Gosp. nr 11, s. 478—479.

ROSPOND Stanisław: Słowo do znachorów. [O nazwach miejscowych z powodu pracy Gustawa Leyding-Mieleckiego]. Odra, nr 36, s. 1 i 3.

KIEŁCZEWSKA [— ZALESKA] Maria: O podstawy geograficzne Polski. Wyd. 2. Poznań 1947 Inst. Zach. s. 146 map 12 — (Prace Instytutu Zachodniego, nr 10).

GOSPODARSTWO

〈a. an〉: Rynek budowlany w II kwart. 1947. Gosp. Plan., nr 16, s. 641—642.

a. k.: Realizacja osadnictwa parcelacyjno-spółdzielczego. Por. Prac. Społ., nr 8, s. 52—55.

AKCJA odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża w 1946 roku. Biul. Inf., Wybrz., nr 2, s. 1—20.

AKCJA odbudowy i zagospodarowania wybrzeża morskiego w miesiącu kwietniu 1947. Biul. Inf. Wybrz., nr 6.

BERNATOWICZ Stanisław: Na progu zagospodarowania jezior mazurskich. Przegl. Ryb., nr 7/8, s. 259—263.

BERNSTEIN Ludwik: Zagadnienie siewów wiosennych [w okręgu gdańskim]. Biul. Inf. Wybrz., nr 3, s. 1—3.

BIELECKI Jan: Finansowanie osadnictwa spółdzielczo-parcelacyjnego. Społem, nr 15/16, s. 32—33.

---

* Publikacja niniejsza ma na celu zamknięcie „Bibliografii pomorskiej za r. 1947", drukowanej w dwóch poprzednich zeszytach „Jantara" za rok 1948. *Uw. Red.*

CHRZAN F.: Rzeki łososiowe na Ziemiach Odzyskanych. Przegl. Ryb., nr 6, s. 207—221.

CZAYKOWSKI W.: Problem mleczarstwa na Ziemiach Odzyskanych. Por. Mlecz. i Jajcz., nr 5, s. 6—8; nr 6, s. 4—6.

DAWIDOWICZ Wacław: O pewnym projekcie zagwarantowania opłacalności produkcji rolnej. 〈Uwagi na marginesie uchwały Komisji Rolnej Pomorskiej W. R. N.〉 Rada Nar., nr 1, s. 2—4.

DĄBROWSKA-STOLARZEWSKA Z.: Udział Ziem Odzyskanych w ogólno-krajowej gospodarce warzywno-owocarskiej. Czas. Ogr. nr 11, s. 13—16.

DĄBROWSKI K.: Zagadnienie nasiennictwa. [Z tablicami ilustrującymi potrzeby w tej dziedzinie wg. podziału na województwa]. Gosp. Plan., nr 6, s. 227—230.

DĄBROWSKI K.: W sprawie zagospodarowania Żuław. Gosp. Plan., nr 5, s. 186—188.

DZIAŁ informacyjno-statystyczny Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża pod red. Antoniego Skotnickiego. Biul. Inf. Wybrz., nr 1, s. 7—12.

DZIEWOŃSKI Kazimierz: Lokalizacja przemysłu w Polsce a Ziemie Odzyskane. Ogól. Inf. Przem. Miejsc., nr 3/4, s. 9—10.

DŻOGA Zdzisław: Polski przemysł okrętowy. Życie Gosp., nr 3. s. 130—132.

GÓRSKI Józef: Na Pomorzu Zachodnim największe wyniki dała praca drobnego osadnika. Pol. Zach., nr 34. s. 5.

GUSTOWSKI Leszek: Wczoraj i jutro Nadodrza. Rob. Przegl. Gosp., nr 3, s. 18—21.

Inż. R. B.: Przewidywana produkcja ziemniaka w r. 1947. Gosp. Plan., nr 8, s. 323—324.

Inż. Z. Ch.: Zapotrzebowanie siły pociągowej w rolnictwie. Gosp. Plan., nr 13, s. 532—533.

KIMACZYŃSKA J.: Żuławy jako naturalna podbudowa gospodarcza Wybrzeża. Ogól. Inf. Przem. Miejsc., nr 314, s. 3.

KARDASZEWSKI A.: Rybactwo i wody Pomorza Zachodniego Cz. 1. Przegl., Ryb., nr 11, s. 407—415.

KONFERENCJA rybacka w Giżycku. Kozłowski Aleksander: Słowo wstępne; Dąbrowski Bolesław: Podstawy ekonomiczne rybołówstwa; Kostrowicki Jan: Zagospodarowanie wód województwa olsztyńskiego; Cierpikowski Czesław: Eksploatacja wód woj. olsztyńskiego; Dąbrowski Bolesław, Kostrowicki Jan: Potrzeby inwestycyjne dla racjonalizacji rybołówstwa na wodach woj. olsztyńskiego; Bernatowicz Stanisław: Szkolenie kadr rybackich na Mazurach i Warmii; Gabryś Bolesław: Sport wędkarski, a turystyka; Postulaty gospodarcze wynikające z wygłoszonych na konferencji referatów. Przegl. Ryb,. nr 12.

KOPIJOWSKI K.: Rośliny przemysłowe w gospodarstwach chłopskich. Gosp. Plan., nr 20, s. 817.

KOPIJOWSKI K.: Uprawa żyta w świetle liczb. Gosp. Plan., nr 22, s. 894—895.

KOZŁOWSKI A[leksander]: Na marginesie działalności Mazurskiego Towarzystwa Rybackiego. Przegl. Ryb., nr 7/8, s. 265—270.

KRZYŻANOWSKI Józef: Cukrownictwo Ziem Odzyskanych między II i III Zjazdem Przemysłowym. Gaz. Cukr. nr 17/18, s. 311—325.

KWIATKOWSKI Eugeniusz: Perspektywy gospodarczego rozwoju Wybrzeża. Życie Gosp., nr 2, s. 58—61.

LENKIEWICZ Eugeniusz: Jesienna akcja siewna na Ziemiach Odzyskanych. Rad. Nar., nr 19 s. 3—4.

LUBOWIECKI Tadeusz: Spółdzielnie rybackie w woj. gdańskim. Społem, nr 3, s. 15—16.

ŁYCZYWEK Roman: Warunki działania przemysłu na Pomorzu Zachodnim. Pol. Zach., nr 36/37, s. 4.

MALISZ Bolesław: Układ kierunkowy a lokalizacja przemysłu na Ziemiach Odzyskanych. Życie Gosp., nr 19, s. 843—845.

MARIANOWSKA Irena: Żuławy. Biul. Inf. Wybrz., nr 4. s. 1—5.

MARZEC Jan: Plan gospodarczy Mazurów. Por. Prac. Społ., nr 17, s. 30——37.

MĘCLEWSKI A. K.: Na Żuławach Gdańskich. Pol. Zach., nr 49/50, s. 20.

NIENAŁTOWSKI Stanisław: Akcja uwłaszczeniowa na Ziemiach Odzyskanych. Por. Prac. Społ., nr 9/10, s. 49—56.

PACZKOWSKI T. Rozbudowa Wybrzeża. Pol. Zach., nr 26/27, s. 5.

PAWŁOWSKI Ludwik: Spółdzielczość kredytowa na Ziemiach Odzyskanych. Spółdz. Przegl. Bank., nr 5, s. 438—445.

RÓG Stanisław: Struktura przemysłu Ziem Odzyskanych w świetle aktualnych danych statystycznych. Ogól. Inf. Przem. Miejsc. nr 3/4, s. 9.

RUTKOWSKI Jerzy: Zagadnienie służby folwarcznej. Gosp. Plan., nr 10, s. 415—416.

SMOLKA Kazimierz: Zagadnienie osadnictwa i robotników rolnych. Biul. Inf. Wybrz., nr 3, s. 3—6.

SOBIESZCZAŃSKI Jarosław: Jak obsialiśmy Pomorze Zachodnie? Szczecin, nr 29/30; nr 31/32; nr 41/42.

SPIS cukrowni czynnych na terenie Rzeczypospolitej w końcu 1947 r. Gaz. Cukr., nr 23/24, s. 488—489.

SPRAWOZDANIE z akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża morskiego za miesiąc styczeń 1947 r. Biul. Inf. Wybrz., nr 3, s. 7—16.

SPRAWOZDANIE z akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża morskiego za miesiąc marzec 1947 r. Biul. Inf. Wybrz., nr 5, s. 2—8.

STASZYŃSKI St.: Gospodarstwa szkół rolniczych. Ośw. Rol., nr 3/4, s. 87—99.

SUBOCZOWA Maria: Śląsk—Szczecin. Ogól. Inf. Przem. Miejsc., nr 1/2, s. 2—4.

W. I.: Koszty utrzymania i płace w różnych miastach Polski. Rob. Przegl. Gosp., nr 11, s. 28—30.

WITOSZYŃSKI Tadeusz: Spółdzielczość rybacko - morska. Spółdz. Przegl. Bank., nr 3. s. 241—247; nr 5, s. 446—453 [podp. błędnie: W. Witoszyński; nr 7/8, s. 615—623 [pod zmien. tyt.]: Finansowanie spółdzielni rybacko-morskich.

ZAGÓRNY Kazimierz: Rozwój polskiego rybołówstwa morskiego. Życie Gosp., nr 7/8, s. 339—341.

ZAWISZA Bohdan: Rybołówstwo morskie w odrodzonej Polsce. Społem, nr 13/14; s. 7—10.

ŻYCIE GOSPODARCZE. Numer specjalny poświęcony gospodarstwu Ziem Odzyskanych. Nr 16a. [Zawiera m. inn.]: (Dziewoński Zbigniew: Odra w gospodarce Ziem Odzyskanych; Majchrowski Janusz: Przemysł miejscowy na Pomorzu; Jakubiak Czesław: Dwa lata odbudowy ważniejszych gałęzi przemysłu na Wybrzeżu; Rakowski Marian: Przemysł okrętowy w odrodzonej Polsce; Różański Stanisław: Zagadnienie odbudowy miast morskich; Gołębiowski Franciszek: Rybołówstwo morskie wczoraj, dziś i jutro; Szmidt Władysław: Instytucje kredytowe na Ziemiach Odzyskanych; Bissaga Teofil: Koleje na Ziemiach Odzyskanych).

BOHDANOWICZ T.: Rybołówstwo morskie ⟨1929 — 1946⟩. Wiad. Kor. Rol. G. U. S. nr 2, s. 9—11.

PORĘBSKI Eugeniusz: Rzemiosło województwa gdańskiego w ramach planu trzyletniego. Rola i zadanie Naukowego Instytutu Rzemieślniczego w ramach planu trzyletniego. Gdańsk 1947. Nauk. Inst. Rzemieśln. s. 16.

III SESJA Rady Naukowej dla Zagadnień Ziem Odzyskanych 16—19 VI. 1946 r. Zesz. 6. Zamierzenia inwestycyjne na Ziemiach Odzyskanych w ramach Narodowego Planu Gospodarczego. [Treść zeszytu]: Secomski Kazimierz: Zamierzenia inwestycyjne na Ziemiach Odzyskanych w ramach trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej; Stefański

Jan: Zamierzenia inwestycyjne Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych na Ziemiach Odzyskanych w trzyletnim Planie Odbudowy Gospodarczej; Łopuszyński Mieczysław: Inwestycje komunikacyjne na Ziemiach Odzyskanych w ramach trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej; Dunin-Marcinkiewicz Eugeniusz: Odra w ramach trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej; Zamierzenia inwestycyjne Ministerstwa Przemysłu na Ziemiach Odzyskanych w ramach trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej; Goryński Juliusz: Zamierzenia inwestycyjne Ministerstwa Odbudowy na Ziemiach Odzyskanych w ramach trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej. Kraków 1947 (Druk. Państw. N. Ruda) s. 141 — Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych.

IV SESJA Rady Naukowej dla Zagadnień Ziem Odzyskanych 18—21. XII. 1946 r. Zesz. 2. Problemy demograficzne, socjologiczne i kulturalne. [Treść zeszytu w wyborze]: Kłapkowski Tadeusz: Tworzenie się więzi społecznej na Ziemiach Odzyskanych; Rutkowski Jan: Zadania nauk historycznych w procesie zespalania duchowego Ziem Odzyskanych z Polską; Inglot Stefan: Uwagi na temat organizacji naukowych badań historycznych na Ziemiach Odzyskanych; Nowicki Edmund: Zagadnienie organizacyjne kościoła katolickiego na Ziemiach Odzyskanych. Kraków 1947 (Druk „Polonia", Zakopane) s. 137 — Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych.

[WIADOMOŚCI statystyczne dotyczące stanu zasiewów, pogłowia, szkód, kształtowania się cen, temperatury powietrza i opadów]. Wiad. Kor. Rol. G. U. S., nr 1—12.

WYKAZ marż obowiązujących na terenie woj. gdańskiego. Gdynia 1947 Spółdz. Wyd. „Żeglarz" s. 19 — Związek Rewizyjny Spółdzielni R. P. Okręg Gdański.

Drogi wodne śródlądowe i porty

BARTOSZYŃSKI Kazimierz: Czy Szczecin naprawdę nie ma żadnych szans życiowych? Szczecin, nr 1/2, s. 4.

DZIEWOŃSKI Zbigniew: Odra w gospodarce Ziem Odzyskanych. Życie Gosp. nr 16a, s. 6 — 10.

GIL Franciszek: Szczecin — port świata. [Reportaż]. Odrodz., nr 31, s. 6.

HORAK E.: Eksploatacja i ruch trzeciego portu [tj. Szczecina]. Życie Gosp., nr 14/15, s. 638 — 639.

KRZYWIEC B[enedykt]: Obrót towarowy w portach w 3 kwartałach r. 1947. Gosp. Plan.. nr 21, s. 863 —864.

MARZEC Jan: Odbudowa dróg wodnych w świetle planu inwestycyjnego. Por. Prac. Społ., nr 12, s. 47 — 52.

MICHALEWSKI Jerzy: Skutki gospodarcze inwestycyj portowych. Biul. Inf. Wybrz., nr 1, s. 2 — 3.

MYSŁOWSKI Mieczysław: Polskie porty morskie. Życie Gosp., nr 16a, s. 87 — 91.

OLSZEWSKI A. S.: Odbudowa miast portowych delty Wisły. Biul. Inf. Wybrz., nr 1, s. 4 — 6.

PARUZAL Bogdan: Problemy portowe Szczecina. Życie Gosp., nr 18, s. 758 — 762.

SZEDROWICZ Władysław: Odbudowa portów. Biul. Inf. Wybrz., nr 1, s. 1 — 2.

HISTORIA

BOGACKI Franciszek: Poczta polska w Gdańsku i jej obrona w dniu 1 września 1939. Pol. Zach., nr 35, s. 4.

BRANDYS Marian: Monumentalizm, tandeta i słuszny pomysł. [O zamku malborskim]. Odrodz., nr 37, s. 3.

BRANDYS Marian: O pomoc dla ginącego ludu. Odrodz., nr 35, s. 7.

CHĘTNIK Adam: Od Łaby i Odry do Łabny i Narwi. Odra, nr 18, s. 3.

CHMIELEWSKI Stefan: Spór o zamek graniczny Drahim. Kartka z dziejów Pomorza Zachodniego. Pol. Zach., nr 10, s. 4.

CHOJNACKI Władysław: Polak z Giżycka. [Wojciech Kętrzyński]. Odra. nr 37, s. 1 — 2.

CZEKALSKI Adam: Handel Szczecina z Polską w XIII i XIV. Pol. Zach., nr 36/37, s. 5.

DANIEWSKI Janusz Bożydar: Wyprawa krzyżowa na Słowian Połabskich i Szczecin r. 1147. Pol. Zach., nr 6. s. 2.

DĄBROWSKI Jan: Apostoł trzech narodów. [św. Wojciech]. Tyg. Powsz., nr 17, s. 1 — 2.

DĄBROWSKI Jan: „Długie morze" i Pomorze. Tyg. Powsz., 1947, nr 27. s. 7.

GLEMMA Tadeusz: Dziedzictwo św. Wojciecha. Tyg. Powsz.. nr 17, s. 2.

GOŁUBIEW Antoni: Pierwszy męczennik słowiański. [Św. Wojciech]. Tyg. Powsz., nr 17, s. 3 — 4.

GOŁUBIEW Antoni: W roku św. Wojciecha. Tyg. Powsz., nr 49, s. 7.

GRABSKI Władysław Jan: Święty Wojciech — patron Polski dzisiejszej. Tyg. Warsz., nr 17, s. 3 — 4.

KRAUZE Zachariasz: Ksiądz patron Domański. Pol. Zach., nr 21 — 24 [Wydano w r. 1948 jako osobną broszurkę].

KWIATKOWSKI Antoni: Życie i czyny zasłużonego Polaka [Seweryna Pieniężnego]. Pol. Zach., nr 18, s. 5.

LABUDA G[erard]: Grunwaldzkie refleksje. Pol. Zach., nr 28, s. 3.

LEHR-SPŁAWIŃSKI Tadeusz: Pochodzenie Słowian w świetle nauki rosyjskiej. Odrodz., nr 14/15, s. 7 — 8.

MITKOWSKI Józef: Prawo brzegowe w dawnej Polsce. Szczecin, nr 47/48. polskiej konspiracji przedwojennej.

MOCZYŃSKI Zygmunt: Zza kulis Migawki z niedawnej gdańskiej s. 207.
przeszłości. Pol. Zach., nr 49/50, s. 9.

NIESIOŁOWSKI Michał: Tragedia pomorskiego rodu książęcego. Jak Prusy opanowały Pomorze Szczecińskie. Pol. Zach., nr 14/15, s. 4 — 5.

OSMAŃCZYK Edmund: Dwa decydujące dni. [O roli b. wschodnich ziem niemieckich w wyborach do Reichstagu w r. 1933]. Tyg. Powsz., nr 31, s. 1 — 2.

PAWLICKI Hieronim: Ziemie zachodnie w walce z Komisją Kolonizacyjną. Pol. Zach., nr 14/15, s. 8.

PERTEK Jerzy: Bitwa morska pod Nowym Warpnem. Szczecin, nr 11/12, s. 46.

PIEŃKOWSKI Stanisław: Polska myśl polityczna na Mazurach. Pol. Zach., nr 41 — nr 43.

PIEŃKOWSKI St.: Polskie szkoły średnie na Ziemiach Odzyskanych w latach międzywojennych. Pol. Zach., nr 35, s. 6.

PISKORSKA Helena: Bartnictwo dawnego Torunia. Pas. Pom., nr 5/6. s. 132 — 136.

SIADKOWSKI Stanisław: Najstarsze drukarnie szczecińskie. Szczecin, nr 19/20, s. 73 — 74 i uzupełnienie nr 23/24, s. 96.

SŁOŃSKI St[anisław]: Słowianie zachodni. Książka i Kult., nr 9. s. 5—7.

SZOŁDRSKI Władysław: Święty Wojciech. Homo Dei, nr 2, s. 78—83.

SZUMILAS Jerzy: Apostoł polskiego Zachodu, [św. Wojciech]. Odra, nr 18, s. 1.

UMIŃSKI Józef: Na 950-lecie śmierci św. Wojciecha. Tyg. Warsz., nr 17, s. 5.

WENGEREK Edmund: Św. Wojciech — patron Ziem Odzyskanych. Pol. Zach., nr 14/15, s. 6.

ZABROCKI Ludwik: Żar, który nie wygasł. [O Słowińcach] Szczecin, nr 47/48, s. 205.

CZAPLIŃSKI Władysław: Polska a Prusy i Brandenburgia za Władysława IV. Wrocław 1947. Wrocł. Tow. Nauk. s. 282 — Prace Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego, Seria A, nr 6.

GLEMMA Tadeusz: Ks. Piotr Kostka zasłużony biskup kresowy. Aten. Kapł., t. 46, Zesz. 1, s. 15 — 22.

GLEMMA Tadeusz: Świetlanej pamięci x. biskupa Konstantyna Dominika. Orędz. Diec. Chełm., nr 1, s. 87—102.

GÓRSKI Karol: Lenno słupskie. Przegl. Zach., nr 11/12, s. 944—953.

HORNOWSKA Maria, ZDZITOWIECKA-JASIEŃSKA Halina: Zbiory rękopiśmienne w Polsce średniowiecznej. Warszawa 1947. Wydawn. Kasy im. Mianowskiego Inst. Pop. Nauki s. VII, 5—575.

KAPITUŁA katedralna chełmińska w Pelplinie podczas wojny 1939—45 roku. Orędz. Diec. Chełm., nr 5 s. 413—427.

KOWALSKI Kazimierz Józef: Św. Wojciech z łaski Bogarodzicy — Dziewicy apostoł pełni Chrystusowej. Kazanie... Orędz. Diec. Chełm., nr 3, s. 230 — 240.

LIBROWSKI Stanisław: Ofiary zbrodni niemieckiej spośród duchowieństwa diecezji włocławskiej 1939 — 1945. Włocławek 1947 Księg. Powszechna i Druk. Diecezjalna s. 181. — [Odb.]: (Kronika Diecezji Włocławskiej 1947), [nr 7 — 11].

MALECZYŃSKA Ewa: Społeczeństwo polskie pierwszej połowy XV wieku wobec zagadnień zachodnich. ⟨Studia nad dynastyczną polityką Jagiellonów⟩. Wrocław 1947 Wrocł. Tow. Nauk. s. 163, err. 1 k. luźna — Prace Wrocławskiego Towarzystwa Naukowego Seria A, nr 5.

MOCARSKI Zygmunt: Exlibris łowiecki O. O. Bernardynów, jego właściciel — Exlibrisy toruńskie ⟨Urywek⟩ Z niewydanego rękopisu przygotował do druku po śmierci autora Stanisław Lisowski. Toruń 1947 (Druk. Toruńska Sp. Wyd. „Wiedza" nr 4) s. 49 — (Wydawnictwa Towarzystwa Bibliofilów im. Lelewela w Toruniu, 7).

MUSZYŃSKA-ZYGMAŃSKA Janina: Wielkopolska w powstaniu Kościuszkowskim. Poznań 1947 Księg. Ziem Zach. s. 189, tabl. 4, mapa 1. [M. in. opis walk o Bydgoszcz i Toruń].

PAŁUCKI Władysław: Ziemie Odzyskane. Szkice historyczne. Londyn 1947 /Print. by F. Mildner and Sons/ s. 134, err. 1 knlb.

PASTORIUS Joachim: Autobiografia... podała dr A. Birch-Hirschfeld. Ref. w Polsce, R. 9/10: 1937 — 1939, s. 470 — 477.

POLSKI Słownik Biograficzny. T. 6, zesz. 4. [Zawiera życiorysy nast. osób związanych z Pomorzem]: Erlichshausena Ludwika ⟨ok. 1410? — 1407⟩, mistrza krzyż.; Eryka I ⟨1382 — 1459⟩, księcia słupsko-pomorskiego; Eryka II, ⟨ok. 1425 — 1474⟩, księcia wołogosko-pomorskiego i słupskiego; Esmana Józefa ⟨1815 — 1873⟩, działacza narodowego; Ewerta Łukasza z końca XVI w., malarza gdańskiego; Ewertowskiego Jana ⟨† 1740⟩, proboszcza w Nowym Mieście; Fabriciusa Wincentego ⟨1613 — 1667⟩, syndyka i radnego gdańskiego; Falcka Jeremiasza ⟨1609 — 1667⟩, rytownika gdańskiego; Falkenberga Jana ⟨† ok. 1430⟩, obrońcy Krzyżaków w sporze z Polską; Fankidejskiego Jakóba ⟨1844 — 1883⟩, profesora Collegium Marianum w Pelplinie i historyka diecezji chełmińskiej]. Kraków 1947 Pol. Akad. Umiej. s. 289 — 384.

QUI NOS praecesserunt cum signo fidei..." Rzecz o profesorach seminarium Duchownego w Pelplinie, pomordowanych, poległych i zmarłych w związku z wojną 1939 — 1945. Orędz. Diec. Chełm., nr 2, s. 151 — 174.

SILNICKI Tadeusz: Św[ięty] Wojciech człowiek i święty. Poznań (1947) Albertinum. Księg. Św. Wojciecha s. 47 — (Odb. z pracy ogłoszonej w „Księdze Pamiątkowej" pt.: „Święty Wojciech 967 — 1947").

STRATY wojenne 1939 — 1945 wśród duchowieństwa diecezji chełmińskiej. Uzupełnienia. Orędz. Diec. Chełm., nr 1, s. 47—86; nr 2, s. 147 — 150.

SUKERTOWA-BIEDRAWINA Emilia: Mazurskie dole i niedole. Warszawa 1947 Państw. Zakł. Wyd. Szkol. s. 76 — (Biblioteka Ziem Odzyskanych).

SZOŁDRSKI Władysław: Z dziejów kultu św. Wojciecha. Aten. Kapł. t. 46, zesz. 4, s. 313 — 323.

KULTURA — RELIGIA

BOROWIK Józef: Doktryna naukowa nowej Polski. Pol. Zach., nr 49/50, s. 19.

BURZYŃSKI Stanisław: Szkolnictwo powszechne w Okręgu Szkolnym Pomorskim w roku szk. 1946/47. Dz. Urz. K. O. S. Pom., nr 2, s. 41—53.

BURZYŃSKI St[anisław]: Środowisko społeczne uczniów w szkołach powszechnych w Okręgu Szkolnym Pomorskim w roku szk. 1946/47. Dz. Urz. K. O. S. Pom., nr 10, s. 278 — 281.

CHLUBNA karta walki o polskość. [O szkolnictwie polskim na Z. O. przed II wojną światową]. Pol. Zach., nr 34, s. 1 — 2.

CIARA Edmund: Zarys przepisów o opiece społecznej obowiązujących na terenie województwa pomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów dot. dzieci i młodzieży. Dzien. Urz. K. O. S. Pom., nr 9, s. 241—244.

GROS Eugeniusz: Jeszcze o zamku malborskim. Odrodz., nr 41, s. 7.

KOZŁOWSKI Aleksander: Sprawa szkoły rybackiej w Giżycku. Przegl. Ryb., nr 10, s. 372 — 377.

KOŹNIEWSKI Kazimierz: Święta Lipka. [Reportaż]. Tyg. Powsz., nr 33. s. 8.

KRAUZE Z.: Dwulecie działalności Kościoła na Ziemi Lubuskiej i Pomorzu Zachodnim. Pol Zach., nr 19, s. 6.

KURKOWSKA Helena: Akcja biblioteczna zadaniem dnia. Rada Nar., nr 20. s. 3 — 4.

KWIATKOWSKI Antoni: Muzeum Wojewódzkie w Olsztynie. Pol. Zach., nr 24, s. 2.

ŁODYŃSKI Marian: Centralna biblioteka morska. Książka i Kult., nr 5, s. 4 — 6; nr 6, s. 8 — 9.

PAUKSZTA Eugeniusz: Oświata i kultura na Ziemiach Odzyskanych. Dane informacyjne. Pol. Zach., nr 14/15, s. 5 — 6.

POLLAK M[ichał]: Wielki ośrodek kulturalno-oświatowy na Mazurach. [O liceum w Szczytnie]. Pol. Zach., nr 11, s. 1.

STOMMA Stanisław: S. O. S. nie tylko dla Warmii. [O sytuacji kościoła na Z. O.] Tyg. Powsz., nr 43, s. 3 — 4.

Śp. WŁODZIMIERZ Kulmatycki. Przegląd Ryb., nr 5, s. 189 — 194.

MIKULSKI Tadeusz: Epitafia [M. in. nekrolog Zygmunta Mocarskiego]. Wrocław 1947 (Druk. Uniwersytetu i Politechniki), s. 18 — (Uzup. odb. z „Pamiętnika Literackiego, 36, 1946).

SZKOŁY zawodowe w Okręgu Szkolnym Pomorskim (podległe Ministerstwu Oświaty). Informator dla absolwentów szkół powszechnych i gimnazjów. Toruń 1947 Dziennik Urzędowy K. O. S. Pom. w Toruniu" s. 34 — Kuratorium Okręgu Szkolnego Pomorskiego w Toruniu.

LUDNOŚĆ

KWIATKOWSKI Antoni: Mazurzy tęsknii do Polski. Pol. Zach., nr 33, s. 5.

LISOWSKI Aleksander: Polski Szczecin — to pokój i rozwój gospodarczy w Europie. Pol. Zach., nr 49/50, s. 17.

SIKORSKI Jerzy: Polacy w Niemczech 1918 — 1939. Wieś, nr 6, s. 5.

STOMMA Stanisław: Problemy polskiej Alzacji. [O stosunkach narodowościowych na Warmii i Mazurach]. Tyg. Powsz., nr 40, s. 2 — 3.

KOPEĆ Henryk, RYBICKI Paweł: Zagadnienia demograficzne. Warszawa 1947 (Druk. Państwowa Nr 1) kilka liczb. — Gospodarstwo wiejskie na Ziemiach Odzyskanych, nr 5.

POLITYKA — PUBLICYSTYKA

CHMIELEWSKI Stefan: Jak rozumieć trzeba granicę Odra — Nisa Łużycka. Pol. Zach., nr 12, s. 2.

DES LOGES Marian: Odbudowa Gdańska. Odrodz., nr 37, s. 4.

GIL Franciszek: Rozważania szczecińskie. [Reportaż]. Odrodz. nr 2, s. 1 — 2.

GREKOWICZ-HAUSNEROWA Michalina: Nowe oblicze Szczecina. [Reportaż]. Tyg. Powsz., nr 42, s. 6.

JASIENICA Paweł: Morska prowincja. [Reportaż z Pomorza Szczecińskiego]. Tyg. Powsz., nr 26, s. 5 — 6.

KWIATKOWSKI Antoni: Blaski i cienie woj. olsztyńskiego. Pol. Zach., nr 20, s. 4.

KWIATKOWSKI Antoni: Osiągnięcia i problemy Pomorza Mazowieckiego. Pol. Zach., nr 49/50, s. 12.

ŁAKOMY Ludwik: Rozmyślania zachodnio-pomorskie. Odra, nr 18, s. 2.

MATYNIAK Alojzy St.: Kętrzyn — miasto przyszłości na Mazurach. Pol. Zach., nr 18, s. 3 i 5.

OGŁOZA Emil: Przed procesem Alberta Forstera. Kuźnica, nr 44, s. 8 — 9.

PAUKSZTA Eugeniusz: Z włóczęgi po Ziemi Mazurskiej ⟨1⟩ — ⟨10⟩. [Cykl reportaży]. Pol. Zach., nr 38 — 47.

PIEŃKOWSKI Stanisław: Nie pisać błędów o problemach zachodnich. Mazury w b. Prusach do wojny 1939 r. [Polemika z Koźniewskim]. Pol. Zach., nr 29, s. 3.

PIEŃKOWSKI St[anisław]: Sprawa mazurska. Jeszcze na marginesie artykułu ob. Koźniewskiego pt. „W zmaganiach z mazurskim Smętkiem". Pol. Zach., nr 30, s. 2.

PIWARSKI Kazimierz: Prusy grabarzem Niemiec. Świat i Pol., nr 17, s. 3; nr 18, s. 6.

PROROK Leszek: Jubileusz gdański. [Obchód 950 rocznicy]. Tyg. Powsz., nr 45, s. 3.

PRZYGÓRSKI Zbigniew: Prusy Wschodnie przestały istnieć. Ziemia jest nasza od wieków. Odrodz., nr 14/15, s. 5 — 6.

RYCHLIŃSKI Jerzy Bohdan: Mowa w obronie Smętka. Warsz. nr 9, s. 1 — 2.

SULIMA Stefan: Na tropach nienazwanych. Odra, nr 49, s. 1 — 3.

WASILEWSKI Marek Antoni: Na Mazurach. [Reportaż]. Tyg. Powsz., nr 8, s. 5.

ZAPOLSKI Szczęsny: Światła i cienie na ziemi warmijsko-mazurskiej. Pol. Zach., nr 36/37, s. 8.

ZAREMBA Piotr: Prężność ludności polskiej Szczecina. Szczecin, nr 11/12, s. 43.